



نه‌ای حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

انتشار: تیر ماه ۱۳۹۴ شماره ۱۷

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیر مسئول:

حمید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

دبیر خبر:

پویا مهرابی

همکاران تحریریه:

عباس زندباف، مهدی ترابی، علی عبدالهی

ناصر فرجی

گرافیک و صفحه‌آرایی:

وحید وقفی‌محبی

طرح روی جلد:

علیرضا کریمی‌مقدم

آتلیه گرافیک:

آزاده ذرقانی

عکس:

میترا سماوکی، پویا مهرابی، محمدرضا رحیم‌بیگی

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: مهتاب

نشانی: تهران - خیابان توحید - خیابان غلامرضا طوسی -

پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کدپستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

تلفن: ۶۶۵۶۵۶۱۵ و ۶۶۵۶۵۶۱۶-۰۲۱

دورنگار: ۶۶۵۹۴۷۴۷-۰۲۱

وبگاه: www.rtcguild.com

رایانامه: info@rtcguild.com

دوماهنامه «ندای حمل و نقل ریلی» آماده انعکاس دیدگاه‌ها، نظرات و مقالات صاحب‌نظران، مسئولان و هموطنان عزیز است. دوماهنامه «ندای حمل و نقل ریلی» در کوتاه کردن و ویرایش مقالات آزاد است. مقالات منتشر شده دیدگاه نویسندگان است.



ناشر: موسسه فرهنگی مطبوعاتی نشر ترابری
(ناشر ماهنامه صنعت حمل و نقل و ماهنامه سفر)

سفارش تبلیغات: ۲۲۶۶۸۶۵۵

فرصت پیش آمده را غنیمت بشماریم	۲
سه‌م ۱۸ درصدی حمل و نقل ریلی از وعده تا عمل	۴
بخش خصوصی در کساکش مشکلات قدیمی	۱۰
ساخت پایانه قطارهای پرسرعت و چندوجهی در ایران	۱۶
خروج واگن‌های مسافری با عمر بالای ۵۵ سال از اول آذر	۱۹
نیاز به تامین ۲۷ هزار دستگاه واگن باری جدید تا افق ۱۴۰۴	۲۴
گلوگاه‌های ریلی، مشکلی جدی	۲۵
معدن، محرک اقتصاد	۲۵
اتمام طرح ATC و تراک بندی محور هرمزگان تا پایان سال ۱۳۹۴	۲۶
تازه‌های ریلی	۲۷
غم نامه ای برای تمام فصول	۳۰
ساختار فعلی راه آهن باید تغییر کند	۳۲
بعد از رفع تحریم، همه کارها به خارجی واگذار نشود	۳۴
نگاهی به ۲۰ سال فناوری ریلی	۳۶
سرمایه گذاری در حوزه خرید واگن توجیه اقتصادی ندارد	۳۹
مشارکت بانک‌ها در سرمایه گذاری ریلی پایین است	۴۰
ساخت ۱۰۰۸ دستگاه واگن برای متروی تهران	۴۰
تازه‌ترین اخبار ریلی	۴۲
راهنمای ریلی	۴۶



طرح روی جلد: علیرضا کریمی‌مقدم

فرصت پیش آمده‌ها غنیمت بشماریم

غلامحسین عبداللہی سروی
دبیر انجمن

۳- تهیه راهکارهای جدید و گذشتن از چهارچوب‌های گذشته و کهنه، پرداخت تسهیلات جهت نوسازی و بازسازی صنعت ریلی داخلی.

۴- تعیین راهکارهای لازم برای جبران کمک به عقب ماندگی بخش خصوصی در صنعت ریلی.

۵- ایجاد راهکارهای جدید برای ساخت ناوگان ریلی داخلی.

۶- تعیین دستورالعمل چگونگی استفاده از تسهیلات برای خرید ناوگان خارجی و گذشتن از شعار اینکه توان تولید داخلی برای ساخت کل ناوگان مورد نیاز کشور در سالهای جاری و آینده وجود دارد و نباید از خارج تهیه گردد.

۷- ایجاد زمینه‌های لازم برای استفاده از صندوق توسعه ملی به صورت ریلی.

۸- برنامه اجرائی همراه با تضمین‌های لازم برای بسته‌های حمایتی و اتخاذ تصمیمات اساسی و جدی برای تأمین نقدینگی جهت تولید و خرید ناوگان داخلی و خارجی.

۹- بازنگری جدی در مالکیت کارخانجات ساخت ناوگان خصوصاً واگن پارس

۱۰- ایجاد صندوق توسعه ناوگان ریلی

اگر چه دغدغه جدی مسئولین کشور و دست اندرکاران حمل و نقل ریلی در تمام سخنرانی‌ها و نظراتشان در نشریات، مباحث مربوط به اولویت دادن به حمل و نقل ریلی است، متأسفانه آنچه که در اجراء فراموش می‌شود، همین موضوع است. وقتی که بحث از آمار کشته‌ها و تلفات، و خسارت خصوصاً

کمیته تهیه بسته حمایتی از صنایع ریلی داخلی و بهره‌گیری از فرصت‌های بین‌المللی با هدف توسعه حمل و نقل ریلی را کمک و تقویت نمائیم.

به درخواست دکتر آخوندی وزیر محترم راه و شهرسازی از معاون اول محترم رئیس جمهور در مورخ ۱۳۹۳/۱۲/۲۴ برای کمک به صنایع داخلی و بهره‌گیری از فرصت‌های بین‌المللی با هدف توسعه حمل و نقل ریلی درخواست تشکیل کمیته‌ای با زمانبندی محدود متشکل از نمایندگان ۱- وزارت راه و شهرسازی (راه آهن جمهوری اسلامی ایران) ۲- وزارت صنعت، معدن، تجارت ۳- صندوق توسعه ملی ۴- بانک مرکزی ۵- انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی ۶- انجمن صنایع ریلی ایران را نموده‌اند که دکتر جهانگیری معاون اول رئیس جمهور در مورخ ۱۳۹۴/۱۲/۲۶ با این پیشنهاد موافقت نموده و اعلام فرمودند نتیجه را گزارش فرمایند.

دکتر محسن پور سید آقایی مدیرعامل محترم راه آهن ج.ا.ا. اولین جلسه کارگروه را در مورخ ۱۳۹۴/۰۴/۱۰ تشکیل دادند. اکنون آنچه که باید این کارگروه در سرلوحه کار خود قرار دهد. و شرکتهای حمل و نقل ریلی نیز در تهیه بسته حمایتی مورد نظر همکاری نمایند شامل موارد مشروحه زیر می‌باشد:

۱- ایجاد اعتقاد عملیاتی و اجرائی در کمک به صنعت حمل و نقل ریلی.

۲- تهیه بسته حمایتی قابل اجراء و واقعی از صنعت ریلی داخلی



بخش دولت کمک نماید. نباید در تقویت صنایع داخلی ما کوتاهی نمائیم. و صنایع داخلی را فراموش کنیم اگر مشکل نقدینگی صنایع داخلی به صورت اصولی حل گردد و ظرفیت واقعی تولید داخلی پر شود، نباید دست بخش خصوصی برای استفاده از تسهیلات خرید خارجی را ببندیم، چرا مردم باید ضرر بدهند و نتوانند از ناوگان نو استفاده نمایند؟ و در سفرها احساس راحتی نمایند؟ حتی اگر مشکل نقدینگی تولیدکننده داخلی را حل نمائیم. میزان توان تولید واقعی داخلی جوابگوی نیاز ناوگان نبوده و باید به منظور امکان تأمین کسری آن به بخش خصوصی اجازه دهیم که بتواند با گرفتن تسهیلات برای خرید از خارج مشکل کمبود ناوگان را حل نماید.

فراموش نشود آنچه که بخش را رونق می‌بخشد در سرمایه گذاری خصوصی توجیه اقتصادی و قیمت تمام شده است. باید تولیدکننده داخلی بتواند با قیمت ناوگان خارجی رقابت نماید تا سرمایه گذار به راحتی خرید داخل را انتخاب نماید. نباید فراموش کرد که، مالک بعضی از کارخانجات سازنده داخلی توان مالی لازم برای خروج از بحران کارخانه خود را ندارند. باید همه کمک نمایند مالکیت آنها به شرکتهای توانمند منتقل شود تا بتوان عبور از بحران‌های قبلی (بدهی‌ها و مشکلات کارگری و...) را داشته باشند و هزینه‌های معوق شده به قیمت جدید تولید تحمیل نگردد تا بتوانند به راحتی تولید نمایند و با قیمت رقابتی با نمونه خارجی به فروش برسانند.

در ایام تعطیلات داغ می‌شود، در سخنرانی‌ها و بحث‌ها اولویت به حمل و نقل ریلی داده می‌شود ولی هیچ وقت راهکار اجرایی و عملیاتی ارائه نمی‌گردد وقتی بحث نقدینگی و تسهیلات به میان می‌آید دوباره همان روش‌های مرسوم وام دهی به بخش‌ها مطرح می‌گردد هیچ وقت با دید ملی و کم کردن هزینه‌های جانی، مالی مسائل تجزیه و تحلیل نمی‌گردد وقتی هنوز حلقه مفقوده در سیستم بانکی وجود دارد که حاضر نیست به تولیدکننده در قبال رهن ناوگان وام بدهد و آن وام را به خریدار منتقل نماید ناوگان ریلی که از اموال غیرمنقول (مثل ساختمان) منقولتر است و کل ناوگان در ید قدرت دولت است و بدون اجازه دولت از روی ریل قابل جابجائی نمی‌باشد را قبول ندارند، چگونه می‌توان از تسهیلات بهره‌مند شد؟ در سالهایی که قیمت ارز پایین بوده و هنوز بخش خصوصی وارد این صنعت نشده بوده که بتواند با ارز ارزان ناوگان خریداری نماید در شروع روزهای اول خصوصی سازی در راه آهن حداقل قیمت ارز حدود ۱۰۰۰۰ ریال بوده است که در مدت کوتاهی ارز سه برابر افزایش یافت و الان که موقع سرمایه‌گذاری می‌باشد باید با ارز بالا ناوگان خریداری گردد که قیمت تمام شده بسیار بالا می‌باشد و طرح توجیه فنی و اقتصادی فعلی خرید با شرایط قبلی و ارز ۱۰۰۰ تومان قابل مقایسه نبوده و نیست، چونکه درآمد سه برابر افزایش نیافته است. باید برای حل این مشکل در بسته‌های حمایتی راهکار جدیدی دیده شود و همچنین برای جبران عقب ماندگی این



سهم ۱۸ درصدی حمل و نقل ریلی از وعده تا عمل

پویا مهربانی

خصوصی مهم‌ترین آن‌ها باشد. در ۳۰ سال اخیر با همه اولویتی که راه‌آهن در برنامه‌های عمرانی کشور داشته، طول خطوط شبکه سراسری به اندازه‌ای که بتواند حداقل نیازهای حمل باری و مسافری داخلی را تامین کند، توسعه نیافته است.

طول مسیرهای ریلی کشور تناسبی با وسعت و جمعیت ایران ندارد و بسیار کمتر از ظرفیت مورد نیاز است؛ در واقع یکی از دلایل، وجود ازدحام در شریان‌های جاده‌ای کشور و رویکرد مردم به استفاده از خودرو شخصی از ضعف شبکه ریلی سرچشمه می‌گیرد.

به گفته کارشناسان برای جبران این کمبود در شبکه ریلی باید ابتدا تمامی سازوکارها در حاکمیت به گونه‌ای

در حالی است که اواخر برنامه پنجم توسعه هستیم و مقایسه آمار حمل و نقل ریلی در دهه ۷۰ با آمار کنونی حکایت از کاهش ۲۳ درصدی حمل بار از طریق شبکه سراسری راه‌آهن کشور دارد. به عبارت دیگر هم‌اکنون حدود ۵ درصد بار کشور از طریق شبکه ریلی جابجا می‌شود و تا دستیابی به اهداف برنامه فاصله بسیار زیادی وجود دارد. اما مسئولان راه‌آهن معتقد هستند سهم واقعی حمل و نقل ریلی ۱۱ درصد است.

مسئولان دولت یازدهم با تاکید بر اهمیت حمل و نقل ریلی، وعده‌هایی را برای جبران عقب‌ماندگی‌های این بخش داده‌اند که شاید فراهم کردن بسترهای لازم برای حضور سرمایه‌گذاران بخش

نقل ریلی تصمیم درستی بگیریم. با وجود اهمیت حمل و نقل ریلی در بهبود شاخص‌های اقتصادی و برنامه‌ریزی دولت‌ها برای افزایش سهم حمل و نقل ریلی در جابجایی مسافر، بار و ترانزیت، در عمل در تحقق برنامه‌ها روند معکوسی طی شده است. طی سال‌ها سهم حمل و نقل ریلی ثابت مانده بود و حتی طی دوره‌ای شاهد کاهش آن بودیم. با گذشت دو سال از فعالیت دولت روحانی انتظارات زیادی در خصوص افزایش سهم حمل و نقل ریلی به وجود آمده است و گام‌هایی در این خصوص برداشته شده است.

بر اساس برنامه چهارم توسعه، سهم حمل بار و مسافر در شبکه ریلی باید به ۳۰ و ۱۸ درصد افزایش می‌یافت، این

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران اعلام کرده است در سال ۱۳۹۴ قرار است سهم حمل و نقل ریلی ۱۸ درصد افزایش یابد. برای دست‌یابی به این مهم راه‌حل‌های متعددی وجود دارد و کارشناسان نظرهای مختلفی در این خصوص دارند. اما لازم است بررسی شود که طرح جامع حمل و نقل چه سرانجامی دارد. این طرح حلقه گمشده حمل و نقل دریایی، ریلی، جاده‌ای و هوایی است و تا زمانی که ندانیم که به کجا خواهیم رفت و نقشه راه چیست و یا به‌قولی چشم اندازمان در افق ۲۰ ساله کجا است، نخواهیم توانست در مورد یکپارچگی حمل و نقل و حمل و نقل چند وجهی و لجستیک و سایر واژه‌ها از جمله افزایش سهم حمل و



شکوهی رازی: طبق گفته مقامات راه آهن جمهوری اسلامی ایران جابه جایی بار توسط شبکه ریلی حدود ۲۷ میلیون تن بود و قرار بود این رقم را در سال ۱۳۹۳ به ۳۵ میلیون تن برسد. در مقابل ۵۰ میلیون تن حمل و نقل بار در کشور، این چه عددی

است؟



همانگ شود که سرعت حمل و نقل مسافر و کالا در شبکه ریلی افزایش یابد و به طول شبکه افزوده شود.

لذا باید همه مسیرهای پر تردد یک خطه دو خطه شود و گلوگاههایی که موجب کاهش سرعت سیر در مسیرها می شود، شناسایی و اصلاح شوند. همچنین استفاده از قطارهای برقی در شبکه ریلی کشور در مسیری که دارای ظرفیت بالای پذیرش بار و مسافر هستند در اولویت قرار گیرد.

افزایش سهم حمل و نقل ریلی، احتیاج به اجرای برنامه عملیاتی مدون شده‌ای دارد. همچنین بنا به استناد سند راهبردی راه آهن که در سخنان مسئولان و دست‌اندرکاران هم منعکس می شود، حدود ۷۰ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری تا افق ۱۴۰۰ مورد نیاز است که با توجه به محدودیت بودجه‌های دولتی، ایجاد تحول اساسی به منظور حضور موثر بخش خصوصی برای مدیریت و تامین سرمایه‌گذاری در این بخش ضروری به نظر می آید.

واگن بار جایگزینی ندارند. در حمل بار هم معمولاً نگاه‌ها کوتاه مدت و مقطعی است. به عنوان مثال نوروز امثال پدیده نادری رخ داد و صفی برای تهیه بلیت تشکیل نشد و بخش خصوصی هم برنامه‌ای جایگزین نداشت. در ادامه نظرات برخی فعالان حوزه ریلی را در خصوص افزایش سهم حمل و نقل ریلی می خوانید.

است. شرکت‌های خصوصی تا کنون در زمینه بازرگانی و تهیه بار موفق عمل نکرده‌اند. شاهد این موضوع مشکلات حمل بار توسط شبکه ریلی است که با مشکلات کمبود بار در معادن هم زمان شده است. هر زمان که معادن بار برای حمل دارند شرکت‌های معدنی هم بار دارند و زمانی که معادن مثل چندین ماه اخیر دچار بحران می‌شوند مالکان

در این خصوص برای دست یابی به سهم بیشتر راهکارهایی پیشنهاد می‌شود از جمله افزایش بهره‌وری در سیر واگن‌ها که با کاهش زمان توقف واگن‌ها در ایستگاه‌ها و مبادی بارگیری و تخلیه، تهیه شاخص بهره‌وری ممکن می‌شود. همچنین کاهش قیمت تمام شده یکی دیگر از راهکارها است. یکی از حلقه‌های مفقوده بازرگانی و تهیه بار

برای رسیدن به هدفگذاری ۱۸ درصد افزایش بار در سال ۱۳۹۴ در حمل و نقل ریلی چه باید کرد؟

مقصر بداند مشکل حل نخواهد شد، زمانی که هر دو با نگرش گذر از مشکلات و رسیدن به جذب بار بیشتر (که باعث بالا رفتن درآمد آنها خواهد شد) بپردازند میتوان به افزایش حمل بار ریلی امیدوار بود. پس هر دو نیاز به بازنگری جدید در ساختار سازمانی، رفتار اجرائی و پذیرش همدیگر و اولویت در تأمین و حمل بار دارند هر زمان که این اتفاق بیافتد افزایش بار در حمل ریلی قطعی بوده و افزایش ۱۸ درصدی بار محقق خواهد شد.

بخش دوم افزایش بهره‌وری در بارگیری، سیر و تخلیه واگن برای رسیدن به هدف ۱۸ درصد افزایش حمل ریلی باید شرکت‌ها برای بارگیری و تخلیه اهداف سالانه خود را به همراه پروسه عملیاتی و دتایل اجرائی بارگیری و تخلیه تهیه و به‌طور روزانه، هفتگی و ماهانه همراه با مقایسه با شاخص‌های پیش‌بینی شده در اهداف تعیین شده کنترل نمایند و مشکلات و راه‌حل‌های رسیدن به اهداف هر ماهه با حضور مدیران عامل بررسی و تصمیم‌گیری شود و همچنین راه آهن اهداف ارائه شده شرکت‌ها در زمان بارگیری و تخلیه را بررسی و پس از تأیید ماهیانه مورد کنترل قرار داده و در صورت رسیدن به هدف، بسته‌های تشویقی (مثل تخفیف در حق دسترسی) و نرسیدن به اهداف با هماهنگی شرکتها جریمه پیش‌بینی نمایند. قطعاً سرعت بارگیری و تخلیه خیلی بهتر از وضع موجود خواهد شد و گردش واگن افزایش چشم‌گیری خواهد داشت و برای تحقق این موضوع می‌توان چند شرکت را به عنوان نمونه انتخاب نمود تا این پروسه را تهیه و عملیاتی نمایند. تا سرلوحه کار بقیه شرکت‌ها قرار گیرد. برای افزایش سیر روزانه واگن راه آهن باید برای نواحی، واگن‌های معادل تعریف و روزانه و هفتگی عملکرد را کنترل نماید در صورتی که از متوسط تعریف شده افزایش بار داشتند برای نواحی کارانه و اگر کاهش بار داشتند جریمه لازم را پیش‌بینی نمایند. تا واگن‌های باردار با سرعت بالاتری سیر نمایند و همه برای تهیه بار واگن‌های خالی متوقف در نواحی تلاش لازم به عمل آورند.

برای افزایش ۱۸ درصد حمل بار ریلی در سال ۱۳۹۴ باید به دو بخش توجه ویژه نمود

بخش اول بازرگانی و بازاریابی تهیه بار

بخش دوم افزایش بهره‌وری در بارگیری، سیر و تخلیه واگن

بخش اول بازرگانی و بازاریابی تهیه بار

شرکت‌های مالک واگن باید ساختار بازرگانی آنها اصلاح و تشکیلات مستقل فوروردری با رویکرد عرضه و تقاضا بوجود آورند که عمده دغدغه آن تهیه بار باشد نه مشکلات واگن و واگن‌داری، شرکتها باید الگو و راهکارهای قدیمی تهیه بار را کنار گذاشته و متد و راهکارهای جدید برای جذب مشتری بان و بارهای جدید اندیشه نمایند. اساس مشتری مداری همراه با هزینه کمتر با سرعت بالاتر و حمل در به در سر لوجه کار خود قرار گیرد و شرکت‌ها باید راه آهن را نسبت به پذیرش و اجرای افزایش سیر روزانه واگن‌ها، و پایین آوردن هزینه‌های دسترسی متعهد نمایند و شرکت را برای ایجاد ساختار حمل در به در آماده و اصول کار را بر اجرای درخواست مشتری قرار داده و ساختار شرکت به همراه راه آهن ج.ا.ا را با پذیرش آن اصول همراه نمایند.

در راه آهن ج.ا.ا باید در ساختار بازرگانی تجدیدنظر و ساختار جدیدی با بازدهی متناسب برای حمل بار پیش‌بینی گردد. تا مدیریت حمل بار بتواند نیاز و درخواست مشتریان و شرکت‌های حمل و نقل ریلی در بدنه راه آهن اجرائی و عملیاتی نماید. اگر هم‌زمان در بخش خصوصی و راه آهن تحول ایجاد گردد، تهیه انبوه بار برای حمل و نقل ریلی به راحتی قابل دسترسی می‌باشد و راه آهن و شرکت‌ها می‌توانند با اولویت بندی تهیه بار را برای حمل انتخاب نمایند.

تا زمانی که راه آهن شرکت‌ها را به بی برنامه‌گی و نداشتن توان بازاریابی متهم و خودش را از اجرای مسئولیت و پذیرش تعهدات دور می‌کند و بخش خصوصی راه آهن را به عدم اجرای تعهدات و بالا بودن هزینه‌های حق دسترسی و ...



انتظاری: مشکلات

عجیب و غریبی در

خصوص حمل بار

وجود دارد.

به نظر اینجانب امسال اگر

بتوانیم سهم سال ۱۳۹۳

را حفظ کنیم کار بزرگی

انجام داده ایم



اندازی کنید و بعد از پایان مدت قرار داد آن را به راه آهن هدیه کنید. در شبکه ریلی باید زیربنا ساخته شود.

محمد جواد انتظاری:

محمد جواد انتظاری مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل در خصوص افزایش سهم حمل بار توسط شبکه ریلی گفت: باید دید این افزایش سهم را دولت و راه آهن جمهوری اسلامی ایران با چه سازوکاری قصد افزایش را دارند. هم اکنون مشکلات عجیب و غریبی در خصوص حمل بار وجود دارد. به نظر اینجانب امسال اگر بتوانیم سهم سال ۱۳۹۳ را حفظ کنیم کار بزرگی انجام داده ایم. در بخش باری شرکت های خصوصی هر کدام فضا و شرایط مخصوص به خود دارند. شرکت ترکیب حمل و نقل که بیشتر در زمینه واگن های لبه کوتاه فعالیت می کند فضای مخصوص به خود دارد. واگن های

مهرداد شکوهی:

مهرداد شکوهی رازی عضو هیات مدیره سازمان نظام مهندسی معدن استان تهران و مدیرعامل شرکت استخراج و فرآوری مواد اولیه شیشه معتقد است نبود شرکت تخصصی حمل و نقل مواد معدنی و سهم ناچیز و توسعه نایافتگی شبکه ریلی از جمله مشکلات معدن داران است.

وی در خصوص افزایش سهم حمل و نقل بار توسط شبکه ریلی در سال ۱۳۹۴ گفت: سالانه ۵۰۰ میلیون تن حجم حمل و نقل بار در کشور است. در دنیا معمولاً حمل توسط کامیون در فواصل کمتر از ۵۰۰ کیلومتر انجام می گیرد و در فواصل بالای ۵۰۰ کیلومتر از شبکه ریل استفاده می شود. شبکه ریلی کشور به هیچ وجه پاسخگوی نیاز کشور نیست. طبق گفته مقامات راه آهن جمهوری اسلامی ایران جابه جایی بار توسط شبکه ریلی حدود ۲۷ میلیون تن بود و قرار بود این رقم را در سال ۱۳۹۳ به ۳۵ میلیون تن برسد. در مقابل ۵۰۰ میلیون تن حمل و نقل بار در کشور، این چه عددی است. عمده آن ۲۷ میلیون تن هم یا از سنگ آهن باقی یا چند معدن دیگر است یا جابه جایی نفت و فرآورده های آن. یعنی آسان ترین کار ممکن! هزینه جابه جایی بار توسط شبکه ریلی هم از جاده گران تر است.

زخم هایی کهنه در شبکه ریلی وجود دارد که با رفع آن می تواند برنامه های خود را عملی کنند از جمله: شبکه ریلی باید دو خطه شود. خطوط یک خطه مربوط به ۸۰ سال پیش بوده است؛ زمانی که کشور در حال توسعه نبود. شبکه ریلی باید از سوخت فسیلی صرفه نظر کند و برقی شود و امکانت لازم در همه ایستگاه ها فراهم کند. برای ما همیشه اتصال بندر چابهار به ترکمنستان یک رویا است، سال های سال است که هیچ اتفاقی در این خصوص نیفتاده است.

با ایستگاهی صحبت کردیم و گفتیم قصد داریم مواد معدنی خود را از طریق این ایستگاه جابه جا کنیم. گفتند بر اساس تعرفه باید پول پرداخت کنید و همچنین باید بارانداز و خط ریلی راه

نیستند. در بخش واگن های لبه کوتاه عقیده داریم تنها شرکت هایی قادر به ادامه فعالیت هستند که به بنگاه های بزرگ تولیدی اقتصادی وابسته باشند. باتوجه به کمی بار و بازاریابی سخت در این بخش، شرکت هایی که به نهادهای تولید وابسته نیستند قادر به فعالیت نیستند. افزایش سهم حمل بار در حوزه واگن های لبه کوتاه بعید به نظر می رسد. به عنوان مثال یکی از مشکلات ما در این حوزه ارزان تر بودن هزینه حمل توسط شبکه جاده ای است که به مراتب کمتر از بخش ریلی است. مشکل دیگر در مبادی بارگیر و تخلیه و عملیات اجرایی است. فرض کنید کشتی در بندر مشغول تخلیه کانتینر است، کامیون در کنار کشتی و در

لبه بلند، واگن های مخزن دار و نفتکش هر کدام فضای مخصوص به خود دارند و هیچ کدام با یکدیگر قابل مقایسه

برنامه ریزی ها باید واقع گرایانه باشد

یکی از کارشناسان ریلی که نخواست نامش فاش شود در خصوص افزایش سهم ۱۸ درصدی حمل بار توسط شبکه ریلی گفت: اهداف باید واقع گرایانه باشد. اگر اهداف واقعی نباشد چیزی بیش از شعار و توهم نخواهد بود. به عنوان مثال قرار است سهم ترانزیت در سال ۱۳۹۴ ۱۵۰ درصد رشد کند.

این موضوع نیازمند الزاماتی است از جمله این که راه آهن باید دوستدار کاربران باشد، مشتری باید بتواند ارتباط برقرار کند اما هنوز چنین چیزی را در راه آهن ندیده ایم. در جلسات مختلف می گویند مشکلات چیست و ما بارها مشکلات را برشمردیم. اما در نظام دولتی تا زمانی که حرفی نزنیم و حرفی از ما رسانه ای نشده است کاری با ما ندارند اما اگر حرفی عمومی شود با این که در جلسات بارها آن را مطرح کرده ایم در مقابل ما جبهه می گیرند



هیات مدیره شرکت راه آهن حمل و نقل معتقد است افزایش ۱۸ درصدی سهم حمل و نقل ریلی در سال ۱۳۹۴ با امکانات موجود (خطوط و ناوگان ریلی) دور از انتظار نیست بلکه به راحتی حداقل به میزان ۴۰ درصد قابل اجرا است.

در حال حاضر بیش از ۶۵ درصد محمولات حمل شده توسط بخش ریلی مواد معدنی است و تنها در بخش مواد معدنی کمتر از ۵۰ درصد محمولات جابه‌جا شده توسط راه آهن حمل می‌شود که با رفع موارد ذیل می‌تواند به ۸۰ درصد افزایش داد:

■ مشکلات مالی بین معادن و کارخانجات تولیدی فولاد که اکثر مواقع باعث توقف بارگیری ریلی و از دست رفتن فرصت‌ها می‌شود.

بلند بتوانند این سهم را افزایش دهند. معادن تنها به این شیوه می‌توانند به صورت انبوه بار جابه‌جا کنند. هر بخشی سهمی جداگانه دارند اما در واگن‌های لبه کوتاه این افزایش سهم بسیار اندک است. مشکل دیگر عدم پایبندی راه آهن به تعهد انجام سیر سریع است. درست است قرارداد ۳۰۰ کیلومتری داریم ولی میانگین سرعت سیر کمتر از صد کیلومتر است. جاده با سرعت بسیار بالایی این سیر را انجام می‌دهد. کامیون در محل تخلیه را انجام می‌دهد اما ما یک بار در ایستگاه و مرتبه دیگر انتقال به مقصد که این خود هزینه را افزایش می‌دهد.

ارسی:

محمدرضا محمدی ارسی عضو

**ارسی: در حال حاضر
بیش از ۶۵ درصد
محمولات حمل شده
توسط بخش ریلی مواد
معدنی است و تنها در
بخش مواد معدنی کمتر
از ۵۰ درصد محمولات
جابه‌جا شده توسط راه
آهن حمل می‌شود**



پس افزایش سهم در حمل بار را بسیار مشکل می‌دانیم ولی فکر می‌کنیم اگر صادرات سنگ آهن مجدد به صورت قبل برگردد، واگن‌های لبه

اسکله به راحتی کانتینر را بارگیری می‌کند، این در حالی است که در حمل ریلی چنین امکانی وجود ندارد. در مقصد و در ایستگاه راه آهن بار را تحویل می‌دهیم و بار را باید تا مقصد با کامیون و به شیوه حمل و نقل ترکیبی منتقل کنیم. سرعت حمل و نقل جاده‌ای در ارسال محموله‌ها نیز بیشتر و هزینه آن کمتر است. در مالیات بر ارزش افزوده آن ۹ درصد در جاده ای بسیار کم است اما در بخش ریلی به کل قیمت بارنامه ۹ درصد افزوده می‌شود که شرایط رقابتی را کاهش می‌دهد. البته این ۹ درصد به غیر از حق دسترسی به شبکه ریلی است.

مجموعه این مشکلات باعث شده کمتر کسی به سمت سرمایه‌گذاری در واگن‌های لبه کوتاه بیايد.



❑ کمبود امکانات بارگیری مناسب ریلی در مبادی حمل، باعث توقف واگن‌ها در مبدا و ایستگاه‌های بین راه می‌شود.

❑ کمبود امکانات تخلیه مناسب واگن‌ها در مقاصد، باعث توقف واگن‌های باردار در مقصد و ایستگاه‌های بین راه می‌شود.

❑ متصل نبودن بسیاری از معادن به شبکه ریلی کشور.

❑ کمبود نیروی کشش و نیروی انسانی باعث کندی سیر و توقف واگن‌ها در مسیر حمل می‌شود.

❑ نقدی کردن حق دسترسی راه آهن در مواقعی که حق دسترسی راه آهن توسط شرکت حمل و نقل ریلی به موقع پرداخت نمی‌شود باعث توقف بارگیری در مبادی می‌شود، این امر ناشی از عدم پرداخت کرایه حمل توسط معدن یا کارخانه فولادی (صاحب کالا) به شرکت حمل و نقل ریلی است.

موارد فوق منجر به از دست دادن فرصت حمل و نقل ریلی شده و جبران آن در روزهای بعد بسیار سخت و امکان پذیر نخواهد بود، تنها با عدم تکرار موارد فوق در سال ۱۳۹۴ شاهد

افزایش حداقل ۴۰ درصد سهم ریلی خواهیم بود.

قطبی:

قطبی عضو هیات مدیر شرکت بین المللی حمل و نقل ریلی برادران مجدپور در این خصوص گفت: راه آهن جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۹۳ مقدار ۳۴/۹۲۳/۰۰۰ تن بار با تن کیلومتر ۲۴/۴۶۰/۰۰۰/۰۰۰ را حمل کرده است. رشد ۱۸ درصدی در تناژ

هر چند بلند پروازانه است لکن تحقق آن ممکن است مشروط بر این که عوامل تاثیر گذار در این فرایند تحقق یابند، از جمله:

❑ از نیروی کشش استفاده بهینه به عمل آید (حمل ۲۷۰/۰۰۰ تن کیلومتر برای هر دستگاه دیزل معادل در ۲۴ ساعت)

❑ کمبود نیروی انسانی در امور سیر و حرکت به تعداد مورد نیاز تامین شود.

❑ در مبادی حمل بار و ایستگاه‌های

تشکیلاتی لکوموتیو مانوری به تعداد مورد نیاز به کار گرفته شود.

❑ قطارهای برنامه‌ای به معنای واقعی با توجه به نیاز در محورهای مختلف راه اندازی و تداوم یابد.

❑ خطوط ایستگاه‌های پرکار و تشکیلاتی با توجه به حجم حمل و نقل توسعه یابد.

❑ به قطارهای برنامه‌ای باری با دید قطار مسافری از لحاظ اهمیت سیر توجه شود.

بازار حمل و نقل ریلی

محمد ساطعی

است. هم‌چنین حمل صادراتی از معادن فوق عمدتاً به مقصد بندرعباس است که مقصد نهایی آن عمدتاً به کشور چین است.

در مجموع ۸ معدن بزرگ سنگ آهن زیر نظر ایمیدرو فعالیت می‌کند که در سال ۱۳۹۲ حدود ۳۳.۷ میلیون تن ارسال سنگ آهن داشته اند که حدود ۵۰ درصد آن توسط ریل حمل شده است. ۱۷ میلیون تن بار بیشتر سنگ آهن که طول متوسط سیر آنها نیز حدود ۷۰۰ کیلومتر است به معنای وجود ۱۲ میلیارد تن کیلومتر امکان حمل بار بیشتر برای حمل و نقل ریلی است. انتقال این ۱۲ میلیارد تن کیلومتر بار روی شبکه ریلی موجب صرفه جویی حداقل ۱۲۰۰ میلیارد تومانی جامعه در سال (کاهش مصرف سوخت، کاهش کشتگان به تعداد ۵۰۰ نفر سالیانه، کاهش زخمی شدگان جاده ای به تعداد ۵۰۰۰ نفر سالیانه، استهلاک کمتر جاده ها، صرفه جویی زمان و ...) خواهد شد. هم‌چنین میزان تولید سنگ آهن در سال ۹۳ برابر ۳۴,۰۰۸ میلیون تن بوده است. سنگ آهن طبق جدول ضرایب تبدیل زیر به ترتیب به کنسانتره، گندله، آهن اسفنجی و فولاد قابل تبدیل است که در هر مرحله این مواد می‌توانند حمل شوند و یا اینکه به مرحله بعدی تبدیل شوند.

علی‌رغم افزایش کمی تولیدات به نظر می‌رسد که سامانه‌ی ریلی در جذب بارهای جدید موفق نبوده این بارها عمدتاً توسط جاده حمل شده‌اند.

ب- سیمان و کلینکر

راه آهن جمهوری اسلامی ایران با در اختیار داشتن ۱۰۲۲۳ کیلومتر خطوط اصلی ریلی و ۲۷۸۹ کیلومتر خطوط فرعی ریلی بر اساس آمار ارائه شده راه آهن در حال ارائه خدمات مسافری و باری ریلی است. با وجود این که در چند دهه اخیر، تمرکز سرمایه‌گذاری‌های دولت بر روی زیرساخت‌های جاده‌ای بوده است، با این حال در برنامه‌ریزی افق ۱۴۰۴ کشور، سعی شده است که رشد سالیانه شاخص‌های صنعت ریلی بیشتر از صنعت جاده‌ای باشد، و بتواند فاصله میان این دو صنعت در ۱۴۰۴ کم شود. سهم حدود ۷ درصد صنعت ریلی در تناژ جابه‌جایی از کل شیوه‌های حمل‌ونقل در کشور نشان دهنده این فاصله عمیق است که نشان از تکمیل ظرفیت حمل ریلی و جذب تقاضاهای جدید حمل بار توسط حمل جاده‌ای و ... است.

الف- سنگ آهن

سهم مواد معدنی در جابجایی بار ریلی، بسیار قابل توجه بوده و از این میان سهم عمده را سنگ آهن داراست. لذا بررسی وضعیت تولید و ارسال محصولات مواد معدنی در چند سال گذشته می‌تواند راهنمایی نسبتاً مناسبی برای پیش بینی وضعیت حمل بار در چند سال آتی باشد

مسیرهای عمده ارسال سنگ آهن و مشتقات آن از معادن عمده سنگ آهن شامل گل‌گهر سیرجان، چادرملو و سنگان به سمت فولادسازی‌ها و به خصوص فولاد مبارکه، فولاد خوزستان، ذوب آهن، فولاد کاوه جنوب کیش



نگه داشته و بنا داریم در سال ۱۳۹۴ سهم را افزایش ندهیم تا جذابیت برای بخش خصوصی افزایش یابد.

اصغر ضیایی مدیر عامل شرکت حمل و نقل بهتاش سپاهان:

با تمهیدات در نظر گرفته شده برای رفع گلوگاه ها و دوخطه کردن برخی مسیرها توسط راه آهن؛ فکر می کنم ۱۸ درصد محقق شود. تمام تلاش ما این است بار را از جاده به خصوص در بحث مواد معدنی روی ریل بیاوریم.

شرکتها هم برنامه‌هایی برای افزایش سهم بار دارند. بیشتر مشتریان ما شرکت‌های فولادی هستند. قصد داریم این شرکت‌های ۷۰ تا ۸۰ درصد بار خود را در اختیار ما قرار دهند. در صنایع پتروشیمی حجم و تنازهای قابل توجهی دارند. ۶۰ میلیون تن بار توسط صنایع پتروشیمی تولید می‌شوند. ۹۰ درصد آن توسط جاده حمل می‌شوند. در حال حاضر تلاش داریم از سهم صنایع پتروشیمی سهمی را تخصیص دهیم؛ به خصوص در بخش صادرات که یکی از مشکلات این گونه شرکتها است.

عاشوری: ۸۰ درصد بار

حمل شده توسط ریل به

سه حوزه مواد معدنی،

آهن آلات و فرآورده

های نفتی باز می‌گردد و

در تلاش هستیم تا سبد

کالایی حمل بار توسط

راه آهن جمهوری اسلامی

را متنوع‌تر کنیم



راه آهن، تلاش خواهیم کرد تا سهم حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت ریلی را نیز افزایش دهیم.

عاشوری در پاسخ به این پرسش ندای ریلی در خصوص ارائه آماری از عملکرد معاونت تحت مدیریت خود گفت: سهم جابه‌جایی بار در بخش ریلی حدود ۱۱ درصد از مجموع بار کشور است. در برنامه پنجم تاکید شده که راه آهن به سهم سی درصد برسد. برای رسیدن به این هدف باید به حدود ۹۰ میلیارد تن کیلومتر بار برسیم. راه آهن حق دسترسی را ثابت

شرکت‌های حمل و نقل ریلی با سازمان بندر و دریانوردی و گمرک بالاخص در بندر شهید رجایی و سایر ارگان‌های ذی‌ربط تداوم یابد.

هماهنگی و تعامل بیشتر مسئولان ذیربط راه آهن با انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته.

در صورت توجه به موارد اعلام شده، رشد ۱۸ درصدی در سال ۱۳۹۴ دور از انتظار نخواهد بود. ضمن این که شرکت‌های حمل و نقل ریلی جهت تامین منافع خود و کشور و همچنین تحقق اهداف حمل و نقل همه گونه همکاری را به عمل خواهند آورد.

عاشوری:

حسین عاشوری معاون بهره‌برداری و سیرو حرکت راه آهن: ۸۰ درصد بار حمل شده توسط ریل به سه حوزه مواد معدنی، آهن آلات و فرآورده های نفتی باز می‌گردد و در تلاش هستیم تا سبد کالایی حمل بار توسط راه آهن جمهوری اسلامی را متنوع‌تر کنیم. به همین منظور علاوه بر اضافه کردن محصولات پتروشیمی، سیمان و کالاهای اساسی به سبد جابه‌جایی بار

مراکز عمده تخلیه و بارگیری متناسب با حجم حمل و نقل تجهیز شوند.

توسعه خطوط فرعی تداوم یابد. حق دسترسی با توجه به قیمت‌های رقیب جاده‌ای دریافت شود. خوشبختانه راه آهن در سال ۱۳۹۳ به این مهم توجه داشته است و ضرورت دارد در سال ۱۳۹۴ نیز تداوم یابد.

مسئولیت مدیریتی به ماموران خبره و توانمند واگذار شود.

حساسیت‌های لازم در انتصابات ملحوظ نظر قرار گیرد.

از نیروهای جوان و با انگیزه متناسب با سوابق خدمتی استفاده شود.

واحد‌های لجستیکی هماهنگ و همگام با واحدهای فنی حرکت کنند.

صاحبان عمده بار از قبیل شرکت‌های فولاد - مواد معدنی - شرکت نفت - و ... طبق برنامه ابلاغی به تعهداتشان عمل کنند.

شرکتهای خصوصی ریلی در زمینه جذب بار و پیگیری در مورد آماده به کار بودن و سیر واگن‌های ملکی می‌بایستی فعال‌تر از گذشته عمل کنند. هماهنگی جهت رفع مشکلات

هم چنین تناژ حمل مازوت که عمده محموله حمل شده با راه آهن است، در سال ۱۳۹۳ به ۲،۲۹ میلیون تن رسید.

د- محصولات فولادی

هم چنین محصولات فولادی یکی دیگر از بازارهای حمل ریلی محسوب می‌شود. میزان کل تولید محصولات فولادی در سال ۱۳۹۲ برابر ۱۵،۶۳۱ میلیون تن بوده است. فولاد مبارکه اصفهان، فولاد خوزستان و ذوب آهن اصفهان بزرگترین فولادسازهای ایران هستند.

بازار حمل ریلی مواد و محصولات

پس از بررسی بازار مواد و محصولاتی که بازار بالقوه حمل ریلی بار محسوب می‌شوند، به بررسی بازار بالفعل حمل ریلی بار می‌پردازیم. میزان هر گروه مواد و محصولاتی که بین سال‌های ۸۸ تا ۹۲ حمل شده‌اند نشان می‌دهد که کم و بیش راه آهن به ظرفیت کامل خود یعنی حدود ۳۴ میلیون تن رسیده است و نیاز به توسعه زیرساخت‌ها احساس می‌شود. البته در کوتاه مدت راه آهن می‌تواند با استفاده از تدابیری مانند تشکیل قطار کامل، اجاره مسیر به یک شرکت حمل ریلی و ... تا حدودی بهره‌وری را افزایش دهد. هم چنین محصولات فولادی یکی دیگر از بازارهای حمل ریلی محسوب می‌شود. این محصولات عمدتاً به وسیله واگن‌های لبه کوتاه حمل می‌شود. میزان کل تولید محصولات فولادی در سال ۱۳۹۲ برابر ۱۵،۶۳۱ میلیون تن بوده است. این میزان در سال ۱۳۹۳ به ۱۴،۴۷ میلیون تن کاهش یافت.

سیمان و کلینکر نیز از دیگر مواد معدنی است که به علت حساسیت قیمتی بالا راه آهن کمتر قادر به رقابت با جاده برای حمل آن بوده است. سیمان با استفاده از واگن‌های مسقف و کلینکر با استفاده از واگن‌های لبه‌بلند، فله‌بر و شن‌کش قابل حمل است. پیشی گرفتن عرضه این مواد و محصولات نسبت به تقاضا باعث شده است تا یک چهارم این تولیدات به کشورهای همسایه صادر شود. میزان تولید این محصولات رو به رشد بوده و ایران را در این صنعت به یکی از چهار کشور برتر جهان رسانیده است؛ مرز شلمچه عراق، بندر امام خمینی (ره) و بندر عباس مقاصد عمده ارسال این مواد محسوب می‌شود ولی با ساخت و راه‌اندازی چند کارخانه بزرگ در عراق آینده چندان روشنی برای صادرات کلینکر و به خصوص سیمان به عراق متصور نخواهد بود؛ در حالی که امروز عراق مقصد عمده صادرات این مواد و محصولات است.

ج- محصولات پتروشیمی

حجم عملکرد واگن‌های مخزن‌دار در سال ۹۲ برابر ۲،۹ میلیارد لیتر و در سال ۹۱ برابر ۲،۸ برابر میلیارد لیتر بوده است در حالی که این رقم در سال ۹۰ برابر ۲،۷ میلیارد لیتر بوده است و در طول زمان روندی افزایشی داشته است.

تعداد واگن مخزن‌دار (مورد استفاده) در سال ۹۱ برابر ۲۸۵۷ واگن بوده در حالی که بین سال‌های ۸۵ تا ۸۸ این تعداد بیش از ۳۰۰۰ واگن بود و از سال ۸۵ به تدریج روند کاهشی گرفته است.



بخش خصوصی در کشاکش مشکلات قدیمی

پویا مهربانی

توسعه حمل و نقل ریلی را سرعت بخشید. در این خصوصی و برای بررسی مشکلات بخش خصوصی و همچنین آشنایی هرچه بیشتر با برنامه‌های بخش دولتی طی مصاحبه‌های اختصاصی با مدیرعامل راه آهن و چند نفر از فعالان و مدیران ارشد حوزه دولتی و خصوصی مهمترین برنامه‌ها و مشکلات موجود مورد بررسی قرار گرفت که در ادامه می‌خوانید.

طی ماه‌های گذشته راه آهن برنامه‌های توسعه‌ای خود را مطرح کرده و برای مشارکت هرچه بیشتر بخش خصوصی برنامه‌های حمایتی خود را در نمایش‌ها و جلسات مختلف ارایه کرده است. مالکان بخش خصوصی معتقد هستند که باید این بسته‌های حمایتی ارایه شود تا بتوان باز خورد آن را تحلیل کرد و همچنین با مشکلاتی روبه رو هستند که با رفع آن می‌توان

تفاوتی نمی‌گذاریم و بسته‌های حمایتی ما به صورت عام تعلق می‌گیرد. شرکت‌های خارجی امیدوار هستند بعد از تحریم‌ها بتوانند در صنعت ریلی ایران فعالیت کنند.

۲۴ هزار میلیارد تومان را امیدواریم بخش خصوصی سرمایه‌گذاری کند. یعنی در بخش خصوصی باید سالانه ۳ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری جدید داشته باشیم. بین شرکت‌های داخلی و خارجی

تومان سرمایه‌گذاری است. نزدیک ۲۴ هزار میلیارد تومان در بودجه عمومی دولت پیش بینی شده است. ۲۲ هزار میلیارد تومان از محل صرفه‌جویی سوخت توسط شرکت نفت پرداخت خواهد شد و نزدیک

بعد از تحریم‌ها از سرمایه‌گذاران خارجی استقبال می‌کنیم

پورسیداقایی مدیرعامل راه آهن: برنامه‌های توسعه‌ای راه آهن تا افاق ۱۴۰۴ نیازمند ۷۰ هزار میلیارد



عاشوری:

روند پرشتابی که در ابتدای خصوصی سازی شاهد آن بودیم به مرور کم رنگ شد. طی دو سال اخیر سعی شده آهنگ سرمایه گذاری در راه آهن شتاب گیرد

خصوصی و راه آهن یک فضای کم اعتمادی وجود دارد؟

ممکن است سختگیری هایی در تعامل با بخش خصوصی وجود داشته و یا نبود تسهیل در فرآیندهای ارتباط میان بخش خصوصی و دولتی در این خصوص موثر باشد اما در مجموع شاهد هستیم روند پرشتابی که در ابتدای خصوصی سازی شاهد آن بودیم به مرور کم رنگ شد. طی دو سال اخیر سعی شده آهنگ سرمایه گذاری در راه آهن شتاب گیرد. این امر لازم داشت تا قوانین و دستورالعمل های جدیدی تنظیم شود تا سرمایه گذار بخش خصوصی احساس سودآوری و اعتماد داشته باشد. در مجموع تلاش هایی صورت گرفت تا قوانین و دستورالعمل های جدیدی تصویب شود و با ارایه بسته های حمایتی و مشوق هایی زمینه برای حضور پررنگ تر بخش خصوصی فراهم شود.

نبود فرهنگ سازی مناسب برای فعالیت بخش خصوصی

عباس فروتن مدیر عامل شرکت قطارهای مسافری و باری جویبار: یکی از مشکلات بخش خصوصی عدم فرهنگ سازی مناسب برای فعالیت این بخش در حوزه حمل و نقل ریلی است و از جمله موارد مهمی که به عنوان یک شرکت سرمایه گذار؛ انتظار داریم در اختیار خود ما قرار داشته باشد تا بتوانم روی بازار کسب و کار برنامه ریزی داشته باشیم، مسئله فروش بلیت



پورسیدآقایی:

تضمین می کنیم که اگر شرکت های خصوصی از نوسانات ارزی ضرر کنند؛ راه آهن ضرر ناشی از نوسان ارز را پوشش دهد

بخش های دیگر نداده است. متولی ساخت خطوط در کلان، وزارت راه و شهرسازی و شرکت توسعه زیرساخت های کشور است. اما مهمتر از توسعه فیزیکی میزان خطوط؛ بهره برداری بهتر از خطوط موجود است. بیشتر برنامه های ما در افق ۱۴۰۴ میزان جابه جایی بار و مسافر و نوع کیفیت خدمات ارایه شده به مسافران است. برای رسیدن به اهداف باید خطوط جدیدی بر اساس نیازها و اولویت ها احداث شوند. راه آهن بیشتر بر روی دو خطه کردن خطوط فعالیت می کند. ساخت خطوط جدید بر اساس

در خصوصی سازی، ناوگان و واگن ها به شرکت های خصوصی واگذار شده است و در مرحله خصوصی سازی به آورده شرکت ها عنوان آورده و تزریق پول بسیار اندک بوده است. چند راهکار پیش بینی کرده ایم که بخش خصوصی برای سرمایه گذاری علاقه مند شود. از جمله استفاده از صندوق توسعه ملی یا از محل صرفه جویی سوخت. تضمین می کنیم که اگر شرکت های خصوصی از نوسانات ارزی ضرر کنند؛ راه آهن ضرر ناشی از نوسان ارز را پوشش دهد. به راه آهن اجازه داده شده است که اصل و سود سرمایه گذاری را با تضمین کند. حتی اجازه داریم نوسانات نرخ ارز را تضمین کنیم. اگر نوسان ارز بالاتر از ۱۰ درصد باشد؛ راه آهن پرداخت ضرر ناشی را تضمین خواهد کرد. در بخش ریلی سعی کرده ایم تسهیلاتی را ارایه کنیم تا برای سرمایه گذاران شرایط جذاب شود. چنین تسهیلاتی را دولت به

اولویت های اعلام شده ما توسط وزارت راه و شهرسازی و شرکت توسعه زیرساخت های کشور صورت می گیرد.

علت اصلی کند شدن سرمایه گذاری در بخش ریلی؛ سود دهی نامناسب

عاشوری معاون بهره برداری و سیر و حرکت: با توجه به ویژگی های خاص ریل نسبت به شیوه های دیگر در بخش انرژی تاکید بر توسعه حمل و نقل ریلی است؛ اما شاهد هستیم طی برنامه های توسعه ای کشور تنها در سال های اولیه سرمایه گذاری هایی صورت گرفت و در عمل به برنامه های مورد نظر دست نیافتیم. علت اصلی کند شدن سرمایه گذاری بحث نبود سود دهی مناسب و طولانی بودن زمان بازگشت سرمایه بود.

آیا فکر نمی کنید میان بخش



عباس فروزن:

یکی از مشکلات بخش خصوصی عدم فرهنگ سازی مناسب برای فعالیت این بخش در حوزه حمل و نقل ریلی است

است. با این که در دولت قبل این امکان به بخش خصوصی داده شد و سرمایه گذاری هم کردیم و این موضوع هزینه بالایی برای ما در تجهیز سخت افزار و نرم افزار به همراه داشت، متاسفانه در دولت جدید اولین حرکت منفی که علیه بخش خصوصی انجام شد جلوگیری از فروش بلیت توسط شرکت‌های مالک بود. منطق راه‌آهن به نظر من دخالت است نه نظارت، چون می‌گویند ممکن است تخلفی صورت بگیرد.

است و نتوانسته‌اند بهره‌وری مناسب را داشته باشند همین عدم توازن هزینه و درآمد بوده است.

آیا فکر نمی‌کنید قیمت بلیت‌ها به حد تعادل رسیده و مسافران حاضر نیستند مبلغی بیش از این برای خدمات ارائه شده ریلی بپردازند؟

این که قیمت‌ها متعادل شده و مسافران حاضر به پرداخت قیمت بیشتر نیستند تنها یک بهانه است که از جانب راه‌آهن مطرح می‌شود تا قیمت‌ها را افزایش ندهد. شاید استقبال مسافران از خدمات حمل و نقل ریلی از بابت افت کیفی خدمات داخل قطار کاهش پیدا کرده باشد اما همان‌طور که گفته شد علت آن عدم توازن هزینه و درآمد شرکت‌ها

طی دو سال گذشته هزینه تمام شده برای شرکت شما افزایش داشته یا کاهش یافته است؟

قطعا افزایش داشته، حداقل هر سال به دلیل افزایش حقوق و دستمزدها، هزینه‌ها افزایش می‌یابد و هزینه عمده ما نیز نیروی انسانی است در حالی که در این دو سال با یک تاخیر طولانی قیمت بلیت افزایش یافت که به هیچ وجه پاسخگوی نیاز ما نبوده است. مهر ماه سال گذشته شاهد افزایش قیمت بلیت بودیم در حالی که شش ماه اول سال را که دوره اوج مسافرت‌ها بود از دست داده بودیم و یکی از علل و دلایلی که باعث رکود شرکت‌های بخش خصوصی شده

است. چنان‌که می‌بینید یکی از شرکت‌های همکار «قطار زندگی» را راه اندازی کرده که هزینه‌ای برابر با هواپیما دریافت می‌کند. پس مسافران برای خدمات خوب پول پرداخت می‌کنند و این نشان دهنده آن است که کشش افزایش قیمت بلیت وجود دارد اما راه‌آهن به دلایل سیاسی حاضر به افزایش قیمت بلیت نیست در مقابل برای اقدام خود چنین بهانه‌های را مطرح می‌کند.

عدم تصمیم‌گیری به موقع از سوی راه‌آهن در خصوص تغییر قیمت بلیت، تشدید زیان شرکت‌ها را در بخش مسافری به همراه داشته است. با توجه به تصریح ماده (۹) قانون دسترسی آزاد شبکه حمل و نقل ریلی و حقوق تعیین شده برای شرکت‌های حمل و نقل مسافری در تعیین نرخ بلیت قطار که پس از تایید هیات مدیره راه‌آهن به مرحله اجرا درمی‌آید، متاسفانه با توجه به رایه پیشنهاد درخواست افزایش نرخ بلیت از ابتدای سال و گذشت تقریباً چهار ماه، تاکنون هیچ‌گونه تصمیمی اتخاذ نشده است.

در این راستا عدم تصمیم‌گیری به موقع، با توجه به افزایش هزینه‌ها و بهای تمام شده خدمات مسافری ابتدای هر سال بابت هزینه‌های مستقیم و غیر مستقیم حقوق و

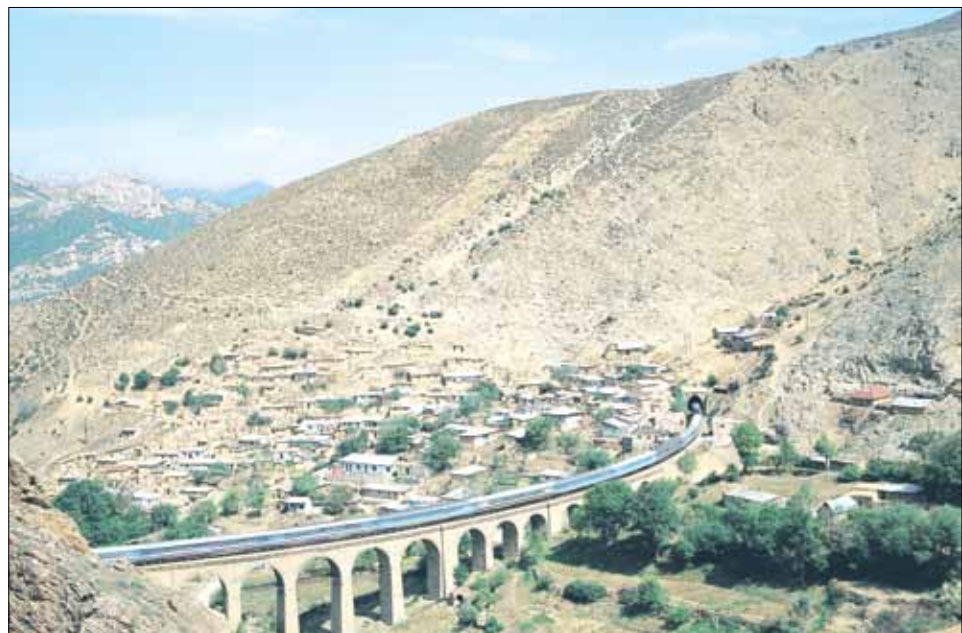
دستمزد پرداختی، تغییر نرخ خرید قطعات فنی و راهبری، هزینه انجام تعمیرات و نگهداری و غیره، باعث تحمیل مشکلات عدیده و همچنین تشدید زیان‌ها را در بر داشته است. و این در حالی است که پیش از آن تحلیل جزییات هزینه‌ای نیز از طرف شرکت قطارهای مسافری و باری جویار به راه‌آهن ارسال شده و عدم توازن هزینه‌های آرایه خدمات مسافری با درآمدهای کسب شده حاصل از فروش بلیت به طور کامل مشخص است.

باتوجه به درخواست‌ها و پیگیری‌های متعدد و آرایه نرخ پیشنهادی در سنوات قبل نیز، تغییر نرخ بلیت برای سال ۱۳۹۳ در مهر ماه و برای سال ۱۳۹۲ در آذرماه انجام گرفته است و این وقفه چند ماهه در تصمیم‌گیری بدون توجه به نیاز شرکت‌ها سبب تحمیل زیان انباشته و ضررهای جبران‌ناپذیر شده است.

سیرو حرکت باید راهکاری پیدا کند که بار سریع‌تر حمل شود

بهرام پرورش مدیرعامل شرکت توکاریل: حمل مواد اولیه فولاد مبارکه اصل فعالیت شرکت متبوع من است و این شرکت با داشتن واگن‌های شش محوره که خاص شرکت توکاریل در ایران است این کار را انجام می‌دهد. همچنین امکان حمل تا ده میلیون تن بار را در سال داریم که این حمل به صورت فله صورت می‌گیرد. در سال ۱۳۹۳ بیش از هفت میلیون تن حمل بار داشتیم و تنها شرکتی هستیم که در کشور بیش از یک سوم بار ریلی کشور را جابه‌جا کرده‌ایم.

بهترین موقعیتی است که بتوانیم افزایش ظرفیت داشته باشیم. تنها مشکلی که وجود دارد تامین مالی برای توسعه شرکت است. باید سالانه بین دویست تا چهارصد واگن به مجموعه هلدینگ اضافه کنیم که اگر بانک‌ها همکاری لازم داشته باشند می‌توان عملی کرد. تسهیلات و حمایت‌هایی که دولت





بهرام پرورش:

بهترین موقعیتی است

که بتوانیم افزایش

ظرفیت داشته باشیم.

تنها مشکلی که وجود

دارد تامین مالی برای

توسعه شرکت است.



در زبان بیان کرده است به نظر جالب می‌رسد اما هنوز «فریز» است و عملیاتی نشده است. باید صبر کرد تا این حمایت‌ها عملیاتی شوند تا تاثیر آن مشخص شود چون زمانی که قرار است طرحی عملیاتی شود، تازه مشکلات نمایان می‌شوند.

صنعت ریل و خرید واگن نیازمند سرمایه کلان است اما بازده سرمایه کند است. بین هفت تا سیزده سال بازگشت سرمایه در شرکت ما طول می‌کشد و نشان‌دهنده این است که دولت باید حمایت کند. نباید به دید سودآوری به شرکت‌ها نگاه کرد.

زیر ساخت‌ها در کشور مناسب نیست. نیازمند دو خطه کردن خیلی از خطوط هستیم. سرعت سیرافزایش یافته است اما هنوز به حد مناسبی نرسیده است.

سیور حرکت باید راهکاری پیدا کند که بار سریعتر حمل شود. کارهایی انجام شده اما جهش نبوده است.

سرعت سیر قطار مهمترین مشکل بخش خصوصی

اصغر ضیایی مدیرعامل شرکت حمل و نقل بهتاش سپاهان: دارای ۳ هزار دستگاه واگن باری در انواع لبه بلند، شن کش، لبه کوتاه، مسطح و مسقف هستیم و بالاترین واگن‌ها را از نظر تعداد داریم. در سال (۱۳۹۳) ۲۱ درصد حمل بار ریلی را معادل ۷ میلیون تن حمل کرده‌ایم. دارای یک مجتمع تعمیرگاه مجهز هستیم. که سالیانه ۱۵۰۰ واگن را

ناوگان ما بیش از سی سال است و این سن ناوگان هزینه نگهداری و تعمیرات را افزایش می‌دهد.

برخی بهره برداران، قراردادهای سوری با تولید کنند داخلی می‌بندند

شما به عنوان مدیر بخش خصوصی ریلی بیشتر با چه مشکلاتی در کار روبرو هستید که اگر برطرف شوند بهره‌وری افزایش و هزینه‌ها پتان کاهش خواهد یافت؟

گلشنی، مدیرعامل شرکت پلورسبز: شرکت پلور سبز از حدود ۱۸ ماه پیش شاهد تغییرات و تحولاتی بزرگ بوده است. سعی کردیم شمارگان تولید خود را بالا ببریم که موفق شدیم در سال ۱۳۹۳ حدنصاب تولید واگن مسافری را در کشور بشکنیم که در تاریخ ایران بی‌سابقه بوده است. طی یک سال ۲۸ دستگاه واگن مسافری تولید و به مشتری تحویل دادیم که اگر مشتریان نقدینگی را به موقع تامین می‌کردند می‌توانستیم بیش از این تولید کنیم.

از زمان بستن قرارداد تا زمان تحویل، چند ماه به طول انجامید؟

اصغر ضیایی:

شرکت‌های حمل و نقل

ریلی بیشتر در زمینه

سرعت سیر قطار مشکل

دارند و توقف‌هایی که

در برخی ایستگاه‌ها

یا نواحی با آن مواجه

هستند



که گاهی اوقات موجب توقف ۷۰ تا ۸۰ روزه واگن‌ها می‌شود که سرعت سیر را کاهش می‌دهد. مشکل دیگر تامین مالی است. تامین مالی بیشتر از محل حمل بار تامین می‌شود و زمانی که صاحب بار چند ماه پرداختش بدهی‌هایش طول می‌کشد شاهد مشکلات زیادی خواهیم بود. اگر تامین مالی نشویم تامین قطعات هم نمی‌توانیم داشته باشیم. مشکل دیگر تسهیلات بانکی است. بانک‌ها چندین سال است تسهیلات قابل توجهی به شرکت‌های حمل و نقل ریلی نمی‌دهند و به بهانه‌های مختلف ما را تحت فشار قرار داده‌اند. در ضمن باید سن ناوگان فعلی را به حدود هجده سال برسانیم. عمر

تعمیر اساسی می‌کند و ۵۰ واگن را بازسازی می‌کنیم. شرکت ما وارد بحث تعمیرات واگن‌های مسافری هم شده است.

به عنوان بخش خصوصی مهمترین مشکلاتی را که با آن مواجه هستید شامل چه مواردی است؟

شرکت‌های حمل و نقل ریلی بیشتر در زمینه سرعت سیر قطار مشکل دارند و توقف‌هایی که در برخی ایستگاه‌ها یا نواحی با آن مواجه هستند. سرعت سیر متوسط واگن‌های ما ۹۴ کیلومتر در روز است. در بحث ۳۰۰ کیلومتر به اهداف نرسیده‌ایم. محدودیت‌های ریلی و مشکلات ساختاری در زیربنایها که خود این موارد مانعی برای سرعت سیر هستند. یکی از مشکلات دیگر بحث تخلیه و بارگیری در مبادی و مقاصد است که زمان بر است که بخشی مربوط به شرکت‌های صاحب کالا است و توقف واگن متوسط سیر را کاهش می‌دهد. عامل اصلی کمبود واگن و لکوموتیو نیست بلکه عوامل مختلف تاثیر گذار است. یکی از مشکلات دیگر تامین قطعات برای تعمیرات جاری و ویژه در مسیر محورهای مختلف در شبکه است که متاسفانه به دلیل عدم تهیه به موقع قطعات



قرار داد از قبل از من بسته شده بود اما تولید پایین بود و من فقط توانستم تولید را افزایش دهم. بعد از افزایش تولید به موضوع کیفیت پرداخته شد. به دنبال بهبود کیفی در واگن هم هستیم.

برخی مشتریان شما که اخیراً واگن‌های تولیدی شما را تحویل گرفته‌اند معتقد هستند کیفیت واگن‌های تولیدی شرکت شما پایین بوده و در برخی موارد هزینه زیادی به آن‌ها تحمیل کرده است؟

کیفیت واگن‌های تولید شرکت پلور سبز استاندارد و کیفیت مناسبی دارد اما از امسال سعی داریم کیفیت خود را افزایش بیشتری دهیم.

هزینه ساخت هر واگن مسافری چقدر است؟

قیمت بر اساس قرارداد است که در آینده بیشتر در این زمینه صحبت می‌کنیم اما با همان قیمت‌هایی که از قبل قرارداد بسته‌ایم و بدون افزایش قیمت کیفیت را افزایش داده‌ایم و مشتریان بسیار رازی هستند.

پس مهمترین مشکلی که با آن مواجه هستید، تامین نقدینگی است؟

بله، نقدینگی اگر تامین شود ظرفیت تولید ما ۱۵۰ واگن مسافری در سال است و عملی هم است و تنها از ۲۰ درصد توانمان استفاده می‌کنیم. بخش بیشتر کارگران ما بی‌کار هستند که اگر نقدینگی تامین شود آن‌ها هم مشغول به کار می‌شوند.

آیا با شرکت‌های خارجی هم همکاری می‌کنید؟

با شرکت‌هایی از چین و ایتالیا مذاکره کرده‌ایم و اگر به توافق برسیم انتقال فناوری هم صورت خواهد گرفت؟

در رابطه با تامین نقدینگی اگر دولت تسهیلات و حمایت‌ها را به بهره‌بردار ارایه کند بهتر است یا به واگن ساز صورت گیرد بهتر

نظر شما در خصوص این که بعضی شرکت‌های خصوصی واگن دسته دوم وارد کشور می‌کنند و بازسازی می‌کنند چیست؟

متأسفانه برخی بهره برداران واگن دسته دوم وارد می‌کنند و از دولت خواهش داریم جلوی این کار را بگیرد. برخی شرکت‌ها قراردادهای صوری با تولیدکننده داخل می‌بندند. به عنوان مثال یکی از بهره برداران پیشنهاد این کار را به ما داد که قبول نکردیم. آن شرکت رفت با یکی از شرکت‌های واگن ساز دیگر قرارداد بست و با ارایه قرارداد به راه‌آهن به همان تعداد واگن دست دوم وارد می‌کنند. قراردادهایشان را عملیاتی نمی‌کنند و به تولید داخل آسیب می‌زنند. دولت با این که

کاملاً به این موضوع اطلاع دارند باید جلوی این گونه حرکت را بگیرند.

آیا بانک‌ها حمایت لازم را از شما به عنوان تولیدکننده داخل دارند؟

خیر، اگر هم وام بدهند با بهره ۳۰ درصد است که حاشیه سود ما ۷ تا ۸ درصد است.

طی دوره‌ای تعداد شرکت‌های واگن ساز خیلی افزایش یافت، نظر شما در این خصوص چیست؟ با توجه به نیاز کشور خواهش داریم دولت به واگن خارجی اجازه واردات ندهند. اگر نقدینگی باشد می‌توانیم تمام نیاز کشور را فراهم کنیم. انتظار داریم بعد از تحریم به نحوی عمل کنیم که تحریم زیاد



گلشنی:

مهم این است به یکی از این دو نقدینگی داده شود و به نظر من فرقی ندارد که چه کسی این پول را دریافت کند

است؟

مهم این است به یکی از این دو نقدینگی داده شود و به نظر من فرقی ندارد که چه کسی این پول را دریافت کند.



موسوی نژاد:

ظرفیت‌های بهره‌برداری نشده در این بخش داریم اما به نظر می‌رسد اگر مقایسه‌ای با کشورهای پیشرفته صورت گیرد، ما خیلی فاصله نداریم

آیا بهره‌وری شبکه ریلی مناسب است؟ آیا می‌توان به جای خرید واگن جدید بهره‌وری را افزایش داد؟

ظرفیت‌های بهره‌برداری نشده در این بخش داریم اما به نظر می‌رسد در مقایسه با کشورهای پیشرفته صورت گیرد، ما خیلی فاصله نداریم در بهره‌وری از امکانات چون تقاضای سفر متقارن نیست و در ایام سال تغییر می‌کند و برای این که بتوان به درخواست‌ها پاسخ داد باید ناوگان بیشتری داشته باشیم.

برخی شرکت‌های خصوصی معتقد هستند که قیمت بلیت به حد نهایی و تعادل نرسیده است و معتقد هستند حد تعادل بهانه است؟

باید سه کلاس بلیت داشته باشیم. بلیت‌های ارزان قیمت؛ بلیت‌هایی که مربوط به سفرهای ضروری و یا دانشجویی است. در این قسمت باید دولت از قیمت بلیت حمایت کند. قطارهای میانه که قطارهای خوب در آن قرار می‌گیرند و باید برای سفرهای مناسب مردم که قصد سفر دارند در دسترس باشد. به نظر می‌رسد این بلیت‌ها دارند با جاده رقابت می‌کنند، در این بخش تا ۲۰ درصد می‌توان قیمت بلیت را افزایش داد. اما قطار وسیله‌ای ایمن است که اگر خدمات مناسب بگیرند حاضر هستند پول بیشتری پرداخت کنند، که نباید در قیمت بلیت آن محدودیت در نظر گرفت. باید اجازه داد این نوع قطار راه بیفتد تا مردم حس کنند قطار خوبی دارند.

دست و پنجه نرم می‌کنند.

آیا فکر می‌کنید لغو تحریم‌ها گشایشی به همراه دارد؟

باید دولت در بخش زیر ساخت سرمایه‌گذاری سنگینی انجام دهد و باید حمایت‌هایی مناسب از بخش خصوصی انجام دهد تا سرمایه‌گذاری بیشتری صورت گیرد. هنوز کسی از حمایت‌ها و تسهیلات جدید راه‌آهن استفاده نکرده است تا باز خورد آن را ببینیم.

از حمل و نقل ریلی حمایت مناسبی صورت نمی‌گیرد

موسوی نژاد مدیرعامل شرکت حمل و نقلی رجا: در سال ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳ تثبیت وضعیت موجود را داشتیم و بهره‌برداری بهتر از امکانات جاری و امیدواریم در سال ۱۳۹۴ به سمت انعقاد قراردادهای جدید برای توسعه ناوگان رجا حرکت کنیم. مقدمات این موضوع فراهم شده است و فکر می‌کنم بتوانیم این گام بزرگ را برداریم.

چه مشکلات و موانعی بر سر راه وجود دارد، که اگر برطرف شوند موجب افزایش بهره‌برداری، بازگشت سرمایه سریع‌تر اتفاق می‌افتد؟

در بخش حمل و نقل شاهد حمایت بیشتری از حمل و نقل جاده‌ای که رقیب حمل و نقل ریلی است، هستیم. به عنوان مثال وام‌های کم بهره به کامیون‌ها داده می‌شود. کشتی‌های تفریحی وام بدون بهره می‌گیرند. این در حالی است که حمل و نقل ریلی مورد حمایت مناسبی قرار نگرفته‌اند. در صحبت‌ها حرف از حمایت بسیار است اما در عمل شاهد حمایت جدی نبوده‌ایم. هزینه‌های مرتبط با دولت در این بخش مرتب رو به افزایش است؛ هزینه‌هایی که هم از طرف شرکت راه‌آهن دریافت می‌شود و هم مالیات بر ارزش افزوده است. در بند ۱۲ ماده ۱۲ در قانون مالیات بر ارزش افزوده خدمات حمل و نقل ریلی معاف هستند اما با توجه به تفسیر سازمان مالیاتی فقط بلیت معاف است و بخش‌های دیگر مالیات پرداخت می‌کنند که با روح قانون تناسب ندارد.



تأثیرگذار نباشد.

بر این شده که واگن‌ها را دوتا دوتا بفرستیم به کارخانه و آن ایرادات را اصلاح کنند.

تعمیرات واگن و تاخیر در حرکت قطارها مهمترین مشکلات بخش خصوصی

مهمترین مشکلاتی که در حوزه ریلی با آن مواجه هستید چه مواردی است؟

در مجموع با توجه به هزینه‌ها بازگشت سرمایه طولانی و در بخش مسافری بالای بیست سال است. در زمینه فروش بلیت که در سامانه راه‌آهن صورت می‌گیرد، نرخ‌ها جذابی برای مسافران ندارد و امسال برای اولین بار در نوروز شاهد صف برای خرید بلیت نبودیم. باید فکر کرد علت چیست. یکی از مشکلات ما تاخیر در حرکت قطار است. در بحث مدیریتی، تعمیرات و تامین قطعات یک رشته مشکلات وجود دارد که شرکت‌ها با آن

محمدی ارسی معاون بازرگانی و حمل و نقل شرکت راه‌آهن حمل و نقل: ۲۲۴۵ واگن مخزن دار و لبه بلند و ۲۱ دستگاه لکوموتیو داریم. قرار داد ۵۳ دستگاه سالن مسافری با پلور سبز داریم که ۱۲ دستگاه تحویل گرفتیم و در مسیر تهران مشهد با عنوان قطار پرستو فعالیت دارد.

آیا از کیفیت واگن‌هایی که پلور سبز به شما داده است راضی بوده‌اید؟ شاید چون راه‌آهن عجله داشت واگن‌ها سریع تحویل شود، یک سری ایراداتی وجود داشته که به مرور قرار



افزایش دسترسی ریلی، طراحی ایستگاه چندوجهی شهر تهران برای دسترسی بین انواع مدل‌های حمل‌ونقلی درون و برون‌شهری و جانمایی و طراحی ایستگاه راه‌آهن تندرو شهری تهران به عنوان مبدا شبکه راه‌آهن تندرو از برخی سرفصل‌های اساسی قرارداد راه‌آهن ایران و شرکت ارب است.

دیگر در راه خواهد بود. قرارداد توسعه سه ایستگاه اصلی راه‌آهن ایران شامل تهران، مشهد و قم با شرکت طراح فرانسوی AREP در راستای توسعه سه ایستگاه اصلی کشور با حضور مدیرعامل راه‌آهن و فرانسوی‌ها به امضا رسید. جانمایی ایستگاه‌های راه‌آهن جدید شهر تهران در حوزه شهری با هدف

اواخر خردادماه وزیر راه و شهرسازی به کشور فرانسه سفری داشت. این سفر موجب شد تا شرکتی از فرانسه با نام ارب کار طراحی سه ایستگاه مهم قطار در کشور را به عهده بگیرد. این قرارداد چراغ سبزی به کشور فرانسه است مبنی بر این‌که اگر مذاکرات هسته‌ای به نتیجه برسد قرار دادهای دیگری در زمینه‌های

قرارداد توسعه سه ایستگاه اصلی راه‌آهن ایران شامل تهران، مشهد و قم با شرکت طراح فرانسوی در راستای توسعه سه ایستگاه اصلی کشور، چهارشنبه دهم تیرماه با حضور مدیرعامل راه‌آهن و شرکت ارب فرانسه به امضا رسید. هزینه این قرارداد هفت میلیون دلار و مدت زمان اجرایی طرح ۲۰ ماه است.

ساخت پایانه قطارهای پرسرعت و چندوجهی در ایران

قرار داد طراحی ایستگاه‌های پیشرفته در سه شهر مهم توسط شرکتی خارجی به امضای راه‌آهن رسید





مفاهیم جدید طراحی توسط شرکت فرانسوی انجام می‌شود و کار اصلی ساخت‌وساز برعهده پیمانکاران ایرانی خواهد بود. زمان طراحی ایستگاه‌های راه‌آهن تهران، مشهد و قم حدود ۲۰ ماه است که رقم اولیه قرارداد ۷ میلیون یورو است و هماهنگی‌ها در این باره با سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور انجام شده است.

پورسید آقایی گفت: شرکت طراح فرانسوی ارپ تجربه خوبی در حفظ ایستگاه‌های قدیمی و طراحی جدید برای بهسازی آن‌ها دارد و ایستگاه‌های موجود با حفظ هویت توسعه می‌یابد. در هر سه ایستگاه راه‌آهن تهران، مشهد و قم طراحی‌ها حفظ می‌شود و معماری قبلی باقی می‌ماند، فقط نوسازی دنبال می‌شود. شرکت مشاور ایرانی به عنوان ناظر با ارپ همکاری می‌کند؛ نظارت و تحویل‌گیری اسناد نیز بر عهده شرکت مشاور ایرانی است و پس از آن عملیات ساخت کلا توسط پیمانکار ایرانی انجام می‌شود.

در این مراسم مدیرعامل شرکت ارپ فرانسه با اشاره به طراحی ایستگاه چندوجهی در شهر تهران برای اتصال انواع حمل و نقل گفت: پایانه دو ایستگاه راه‌آهن شهر مشهد و بهینه‌سازی محوطه ایستگاه راه‌آهن قم از جمله اقداماتی است که انجام می‌گیرد.

«اتین تریکو» گفت: جانمایی ایستگاه‌های راه‌آهن جدید شهر تهران در حوزه شهری تهران بزرگ با هدف افزایش دسترسی ریلی از اهدافی است که در این قرارداد دنبال می‌کنیم.

وی به طراحی ایستگاه چندوجهی شهر تهران با هدف دسترسی آسان به انواع شقوق حمل و نقل درون شهری و برون شهری اشاره کرد و گفت: جانمایی و طراحی ایستگاه راه‌آهن تندرو شهر تهران به عنوان مبدا شبکه راه‌آهن تندرو از دیگر برنامه‌های ما است. مدیرعامل شرکت ارپ فرانسه

طراحی نوین انجام می‌دهد، گفت: رقم اولیه قرارداد ۷ میلیون یورو است.

محسن پورسید آقایی گفت: خوشبختانه ادغام وزارت راه و مسکن فرصت تلاشی‌ای را برای تفکر جدید در یکپارچگی حمل و نقل و توسعه شهری به وجود آورده است. به این فرصت قبلاً پرداخته نشده بود، وزارت مسکن فقط در توسعه شهری و وزارت راه فقط در توسعه حمل و نقل حضور داشت، اما توسعه شهری بدون محوریت حمل و نقل امکانپذیر نیست.

توسعه حمل‌ونقل عمومی از اولویت‌های وزارت راه و شهرسازی است و برای تردد آسان و ارزان به شهرهای اصلی و جلوگیری از حاشیه‌نشینی شهرهای بزرگ، موضوع قطارهای حومه‌ای در دستور کار قرار گرفت که مانع گسترش حاشیه‌نشینی در شهرها می‌شود و امکان زندگی راحت را برای مردم فراهم می‌آورد.

مدیرعامل راه‌آهن عقیده دارد امکان سامانه حمل‌ونقل حومه‌ای، سامانه سریع و ارزان در اختیار مردم است تا به راحتی از محل زندگی خود حرکت کرده و به شهرهای محل کار برسند. یکپارچگی حمل‌ونقل از اهداف کلان کشور است که این امر موجب کاهش مصرف سوخت و کاهش تولید آلاینده‌های زیست محیطی می‌شود.

متاسفانه در کشور ما حتی یکی از خطوط متروی کشور با ایستگاه‌های راه‌آهن و فرودگاه‌ها ایستگاه مشترک ندارد. ۷ خط مترو در تهران داریم که هنوز یکی از آن‌ها به فرودگاه یا راه‌آهن متصل نیست که به تازگی قرار است یک شاخه فرعی به فرودگاه مهرآباد وصل شود.

امروز به دنبال طراحی ایستگاه‌های چندوجهی هستیم و در این ایستگاه‌های چندوجهی باید قطار مسافری، قطار حومه، مترو، تاکسی شهری و اتوبوس‌های شهری به یکدیگر متصل شوند.

باغ‌راه به حرم حضرت معصومه و ارتقای ایستگاه کنونی قم برای پذیرایی از قطارهای حومه‌ای تهران و قطارهای تندرو تهران- قم - اصفهان از سرفصل‌های دیگر قرارداد راه‌آهن ایران و طراح فرانسوی است. توسعه ایستگاه‌های چندوجهی، توسعه بر مبنای حمل‌ونقل همگانی، پوشش راه‌آهن‌های تندرو و پوشش راه‌آهن‌های حومه‌ای از رویکردهای اساسی مطالعات طرح‌ریزی ایستگاه‌های اصلی راه‌آهن کشور است.

تعهد فرانسوی‌ها برای طراحی ۳ ایستگاه راه‌آهن در ۲۰ ماه

مدیرعامل راه‌آهن در انعقاد این قرارداد با بیان این‌که شرکت طراح فرانسوی سه ایستگاه راه‌آهن تهران، قم و مشهد را در مدت زمان ۲۰ ماه

بهینه‌سازی محوطه ایستگاه تهران با رویکرد ساخت یک ایستگاه پیشرفته به عنوان محرک بازآفرینی شهری حوزه پیرامون ایستگاه راه‌آهن تهران از سرفصل‌های اساسی قرارداد راه‌آهن و شرکت ارپ فرانسه است. طراحی ایستگاه چندوجهی مشهد با هدف دسترسی آسان بین انواع مدل‌های حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری و ایجاد امکان پذیرایی از قطارهای برقی تهران- مشهد، بهینه‌سازی طرح جامع محوطه ایستگاه راه‌آهن مشهد با رویکرد توسعه مکان ایستگاه راه‌آهن مشهد و بررسی و طراحی پایانه ۲ ایستگاه راه‌آهن این شهر از دیگر سرفصل‌های قرارداد راه‌آهن ایران و طراح فرانسوی است. بهینه‌سازی محوطه ایستگاه راه‌آهن قم با رویکرد توسعه مکان ایستگاه راه‌آهن قم و اتصال مستقیم از طریق





نمونه هایی از طراحی محوطه ایستگاهی راه آهن شرکت ارپ فرانسه

ایستگاه راه آهن مشهد و بررسی و طراحی پایانه دو ایستگاه راه آهن مشهد از دیگر برنامه های ما است. بهینه سازی محوطه ایستگاه راه آهن قم با رویکرد توسعه سایت ایستگاه راه آهن قم و محرک بازآفرینی شهری حوزه پیرامونی شهر قم و اتصال مستقیم از طریق باغراه به حرم حضرت معصومه (س) از دیگر اهداف ما است. ارتقای ایستگاه کنونی قم برای پذیرایی از قطارهای حومه ای تهران و قطارهای تندرو تهران - قم - اصفهان از دیگر برنامه های شرکت ارپ است.

توسعه ایستگاه چندوجهی، توسعه بر مبنای حمل و نقل همگانی، پوشش راه آهن های تندرو و پوشش راه آهن های حومه ای از مهمترین رویکردهای ما در این طرح مطالعاتی بوده است.

کار ما قرار دارد. بهینه سازی طرح جامع محوطه ایستگاه راه آهن مشهد با رویکرد توسعه مکان ایستگاه راه آهن و محرک بازآفرینی شهری حوزه پیرامونی

با بیان این که جانمایی و طراحی ایستگاه های راه آهن حومه شهر تهران با هدف پوشش حداکثری شهرهای آقماری شهر تهران از دیگر اهداف ما است، ادامه داد: بهینه سازی محوطه ایستگاه راه آهن تهران با رویکرد ساخت یک ایستگاه و مکان پیشرفته، به عنوان محرک بازآفرینی شهری حوزه پیرامون ایستگاه راه آهن تهران هم در دستور

مدیر عامل راه آهن: انقلاب ریلی در ایران آغاز شده است

ارپ در نوسازی و بازطراحی ایستگاه های قطار اظهار کرد: این شرکت که جزو معتبرترین کشورهای اروپایی در این حوزه به حساب می آید، طراحی ایستگاه های ایران را برعهده خواهد گرفت که با یک تغییر چهره جدی ایستگاه های راه آهن در ایران ضمن حذف هویت سنتی خود به امکانات پیشرفته مجهز شوند.

با توجه به این که ساخت ایستگاه های جدید در کشور تجربه نشده است در برنامه راه آهن هدف بر این شد که با استفاده از تجارب و اعتبارات فنی یک شرکت اروپایی این مرحله از کار آغاز شد.

وی اضافه کرد: البته به منظور انتقال سریع این فناوری ها به ایران ما از شرکت های ایرانی به عنوان ناظر در این پروژه استفاده می کنیم تا برای بازطراحی ایستگاه های راه آهن در دیگر شهرها و نقاط کشور بتوان از این تجربه نهایت استفاده را برد.

مدیر عامل شرکت راه آهن با اشاره به لزوم سرمایه گذاری هزار میلیارد تومانی در این عرصه اظهار کرد: طرح فعلی که در حدود هفت میلیون یورو ارزش دارد نقطه آغازین این برنامه به حساب می آید و مطمئنیم در صورت انتقال این تجارب به ایرانی ها بخش عمده ای از این سرمایه گذاری از سوی شرکت های داخلی انجام خواهد گرفت که قطعاً سود زیادی به همراه خواهد داشت.

وی همچنین در پاسخ به این سوال که تا چه حد تلاش شده در جریان این پروژه یکپارچگی سیاست ها و دیگر معاونت های وزارت راه و شهرسازی برقرار شود نیز تصریح کرد: در جریان جلسات و گفت و گو هایی که داشتیم معاونت شهرسازی وزارت راه و شهرسازی در جریان کامل این موضوع قرار گرفته و تلاش می کنیم طرح اصلاح وضعیت ایستگاه های راه آهن را با هماهنگی، حداکثری با فضای طراحی شهرسازی و حتی نوسازی بافت های فرسوده اجرایی کنیم.

مدیر عامل راه آهن عقیده دارد در ایران انقلاب ریلی آغاز شده است. «انقلاب ریلی ابعاد بسیار گسترده ای دارد و طرح توسعه ایستگاه های چند محوری و طراحی دوباره آن ها یکی از اصلی ترین محورهایی است که ایران با حضور یک شرکت فرانسوی آن را آغاز کرده است.»

محسن پور سید آقایی در گفت و گو با خبرنگار ندای حمل و نقل ریلی با اشاره به مطلب بالا گفت: در طول تمام سال هایی که از ورود راه آهن به ایران می گذرد، هرگز برنامه ای برای بازطراحی ایستگاه های موجود اجرایی نشده و بسیاری از امکانات ایستگاهی امروز از ۸۰ سال قبل ثابت باقی ماندند. این در حالی است که ایستگاه های راه آهن در سرتاسر دنیا محلی برای توسعه تجارت به حساب می آید و بررسی شرایط و کیفیت آن ها میزان توسعه یافتگی یک شهر را مشخص می کند.

لزوم تغییر جدی در ساختار ایستگاه راه آهن شهر تهران حس می شود؛ این تغییرات در چند محور مختلف باید صورت بگیرد. یکی از اصلی ترین ویژگی های زیرساختی آن ایجاد یک ارتباط قوی میان راه آهن با قطارهای پرسرعت و متروهای شهری است.

پورسید آقایی افزود: بحث جابجایی و بهینه سازی ظرفیت این ایستگاه از دیگر محورهای برنامه ریزی خواهد بود. شرکت فرانسوی مورد قرارداد باید گزارش خود را از وضعیت ایستگاه راه آهن تهران ارائه کند و به ما اعلام کند که کدام یک از تجهیزات و کارگاه های فنی موجود در ایستگاه راه آهن باید از این جا برود تا وضعیت امکانات ایستگاه به روز شود.

وی به لزوم تجهیز ایستگاه های قطار حومه ای در اطراف تهران نیز اشاره کرد و گفت: کار ساخت ایستگاه های این قطار در شهرهایی مانند ورامین، کرج و هشتگرد ادامه دارد و امیدواریم با تغییر ساختار بتوانیم این خطوط را در فاصله ای کوتاه به ایستگاه تهران متصل کنیم.

مدیر عامل شرکت راه آهن با اشاره به تجربیات مهم شرکت فرانسوی



گفت‌وگوی اختصاصی با معاون ناوگان راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

خروج واگن‌های مسافری با عمر بالای ۵۵ سال از اول آذر

پویا مهرابی

به نظر می‌رسد بخش خصوصی ریلی اعتماد لازم را به راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران ندارد، همچنین راه‌آهن هم در برخی موارد اعتمادی به بخش خصوصی ندارد. گواه این موضوع صحبت‌هایی است که با برخی مدیران عامل بخش خصوصی در گذشته داشته‌ایم و در شماره‌های قبل نشریه نیز چاپ شده است. ریشه این بی‌اعتمادی را در چه می‌بینید و چه راهکاری برای رفع این مشکل پیشنهاد می‌کنید؟

زمانی که بخش خصوصی تصمیمات روزبه‌روز و متغیر از راه‌آهن و بخش دولتی ببیند این بی‌اعتمادی شکل می‌گیرد. اولین نگرانی در بخش خصوصی این است که چارچوب‌هایی که با دولت در گذشته توافق کرده است دچار تغییر شود. این تغییرات شاید برای دولتمردان چندان مهم نباشد اما می‌تواند در سرمایه‌گذاری بخش خصوصی تأثیرگذار باشد. سرمایه‌گذاران بخش خصوصی همیشه این نگرانی‌ها را دارند اما در بخش ریلی این بی‌اعتمادی پررنگ‌تر است.

همیشه اولین نگرانی برای سرمایه‌گذاری ایجاد امنیت برای پول و سرمایه است، این موضوع طبیعی است. باید تلاش کنیم که این اعتماد را به وجود بیاوریم. حال

وضعیت نابسامان واگن پارس و شرکت‌های واگن ساز در ایران گفته است: «آن قدر حساب‌های بانکی واگن پارس خراب است که بانک‌ها حاضر نیستند به ما وام بدهند. شرکت‌های دیگر واگن سازی از جمله ایریکو و پلور هم به نوعی با این مشکلات مواجه هستند. مشکلات واگن سازان اساسی و کلان است و برای این که دولت بتواند از این صنعت حمایت کند باید یا بدهی‌های آن‌ها را پرداخت کند و یا بدهی‌ها را فریز کند. الان وضعیت واگن سازان مثل شخصی است که در منجلاب دست و پا می‌زند و بیشتر فرو می‌روند.» متأسفانه واگن پارس از زمان تاسیس یعنی سال ۱۳۶۳ تا کنون کمتر از ۴۰۰ دستگاه واگن مسافری ساخته است. در رابطه با موارد مطرح شده گفت وگویی با آقای بابک احمدی معاون ناوگان راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران ترتیب دادیم. وی معتقد است مشکلات واگن سازان نبود سفارش و کمبود نقدینگی است.

در ادامه گفت‌وگو موضوعات مربوط به تعمیرات ویژه، جاری و اساسی و مشکلات بخش خصوصی مطرح شد. معاون ناوگان معتقد است کاهش تعمیرات اساسی از چهار به سه سال کارشناسی و موجب کاهش هزینه و افزایش بهره‌وری شرکت‌ها شده است.

عمر ناوگان شبکه ریلی در ایران بسیار بالا است. راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برای «واگن‌های باری» محدودیت سن در نظر نگرفته است. اما چون «ناوگان مسافری» با جان مسافران ارتباط تنگاتنگی دارد و طبق صورت جلسه شماره ۳ کمیته فنی موضوع ماده ۴ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی که در تاریخ ۱۳ اردیبهشت ۱۳۹۴ ابلاغ شده است قرار شده از اول آذرماه ۱۳۹۴ به واگن‌های مسافری بالای ۵۵ سال اجازه سیر داده نخواهد شد. اما ممکن است با توجه به این که حدود صد واگن مسافری بالای ۵۵ سال در شبکه سیر می‌کنند و حذف آن‌ها در شبکه تداخل ایجاد کند، در زمان مقرر عملیاتی نشود! پس نوسازی ناوگان در کشور اولویت بالایی دارد.

قرار است تا سال ۱۴۰۰ یعنی کمتر از هشت سال دیگر ۲۵۰۰ واگن مسافری و ۲۸۵۰۰ دستگاه باری به شبکه اضافه شود؛ یعنی سالانه ۳۱۳ دستگاه واگن مسافری و ۲۵۶۳ واگن باری. اما با توجه به تجربه سال‌های قبل به نظر می‌رسد چنین برنامه‌ای بلند پروازانه و غیر عملی باشد. به نظر نمی‌رسد واگن سازان داخلی توان ساخت این حجم از واگن را طی این مدت داشته باشند. محمد حسین قنبری رییس هیات مدیره انجمن صنایع ریلی در خصوص



راهکار ما به عنوان بخش دولتی چیست؟ بسته‌های سرمایه‌گذاری که طی چند سال تدوین شده است در راستای تحقق فضایی شفاف برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است تا پاسخ پاره‌ای از نگرانی و بی‌اعتمادی‌ها را با شفاف سازی مناسب انجام دهیم.

برخی مدیران بخش خصوصی معتقدند راه آهن به برخی از قراردادهایی که با بخش خصوصی در گذشته بسته است وفادار نبوده است و با تغییر مدیریت حتی به زور هم شده در قراردادهایشان تغییرات اعمال کرده‌اند.

مسئله مهم این است که چه ضمانتی وجود دارد تا پاسخ‌ها و وعده‌های ما در آینده تغییر پیدا نکند. در نتیجه برای هر موضوع سرمایه‌گذاری، قرارداد سرمایه‌گذاری تنظیم می‌کنیم. ممکن است اگر تصویب هیات مدیره باشد وعده‌ها تغییر کند یا لغو شود اما وقتی قرارداد نوشته شود این موضوع بین دو نفر است و هر توافق یا تغییری باید مورد قبول دو طرف باشد. پس راه آهن نمی‌تواند از توافق سرباز زند. برای

هر موضوع سرمایه‌گذاری قراردادی مشخص خواهیم داشت و سازوکار ما برای تعهد به وعده‌های دوفره در قرارداد ذکر شده است.

برنامه‌های معاونت ناوگان را برای سال ۱۳۹۴ تشریح نمایید؟ برنامه ششم توسعه و افق ۱۴۰۰ را چگونه ترسیم می‌کنید؟

برنامه ششم توسعه در حال تنظیم و تدوین پیش نویس است. در نظر داریم تا سال ۱۴۰۰، ۲۸۵۰۰ واگن باری به ناوگان کشور اضافه کنیم. یعنی حدود ۲۲۵۰۰ واگن باری را به چیزی حدود ۵۱۰۰۰ دستگاه واگن برسانیم.

در مورد واگن‌های باری و لکوموتیو محدودیت عمر نداریم اما باید استانداردهای لازم را در بازسازی رعایت کنند. در این خصوص برای هر سن از ناوگان، دستورالعملی بازسازی خاصی داریم. اما در مورد واگن‌های مسافری که با جان مسافران طرف است محدودیت سنی قرار داده‌ایم. واگن‌های مسافری با عمر بالای ۵۵ سال با هر کیفیت و هرگونه بازسازی از تاریخ ۱۳۹۴/۱۱/۱ اجازه سیر

نخواهند داشت که باید از شبکه خارج شوند. از ۱۳۹۵/۱۱/۱ همه واگن‌های مسافری بالای ۴۵ سال باید بازسازی اساسی شوند و اگر واگن مورد نظر بازسازی را انجام ندهد اجازه سیر نخواهند داشت. حدود صد دستگاه واگن بالای ۵۵ سال و حدود ۴۰۰ واگن بالای ۴۵ سال داریم. از ۱۳۹۶/۱۱/۱ همه واگن‌های بالای ۳۰ سال مسافری باید بازسازی شوند. برای هر کدام از موارد مذکور دستورالعمل مشخصی داریم. پس طی دو سال آینده واگن‌های مسافری که بازسازی استاندارد را انجام نداده باشند اجازه سیر نخواهند داشت. آمار دقیق همه واگن‌های مسافری و حساب دقیق همه واگن‌ها را داریم. از اردیبهشت ماه ۱۳۹۴ اعلام کرده‌ایم که از تاریخ ۱۳۹۴/۱۱/۱ واگن‌های بالای ۵۵ سال اجازه سیر نخواهند داشت. پس بخش خصوصی نمی‌توانند بگویند از این موضوع اطلاع نداشتیم و دلیل اصلی این رویکرد موضوع ایمنی و توجه به سلامتی سیر و مسافر است. همچنین با عنایت به مصوبه کمیسیون ماده ۴ این دستورالعمل‌ها روال قانونی خود را طی کرده است و برای تمام مالکان

واگن‌های مسافری لازم الاجرا است. حدود ۲۲۰۰ واگن مسافری داریم که باید تا افق ۱۴۰۰ به ناوگان مسافری ۲۵۰۰ دستگاه اضافه شود. البته طی این مدت حدود ۵۰۰ واگن مسافری هم از رده خارج خواهند شد. همچنین علاوه بر ۱۰۴۰ لکوموتیو که باید وارد شبکه شود ششصد دستگاه واگن خودکشش و پرسرعت هم در نظر داریم به شبکه اضافه شود.

همچنین قصد داریم با افزایش سیر واگن‌های مسافری از یک سیر به دو سیر سرعت بازرگانی را افزایش دهیم. با این کار در تعداد واگن صرفه جویی می‌شود. هم اکنون از لکوموتیو مسافری ۱۲ ساعت در روز استفاده می‌شود و عملاً با این کار بهره وری دو برابر خواهد شد. هم اکنون واگن به اندازه کافی نداریم و همچنین خط کشش این ترافیک را ندارد. با افزایش تعداد تراک‌ها قصد داریم ظرفیت خطوط را بالاتر ببریم.

در خصوص امنیت و نوسازی کمیسیونی با عنوان ماده ۴ برگزار شد در این کمیسیون تدوین استاندارد و مصوبات صورت می‌گیرد. تعیین مقررات و استانداردهای مربوط به تولید، واردات و تعمیرات به عهده راه آهن جمهوری اسلامی ایران قرار دارد و تمامی دستگاه نظارتی، واردکنندگان و ... زیر نظر راه آهن خواهند بود. بحث نوسازی ناوگان مسافری اولین دستور این کمیسیون بود.

میانگین عمر ۲۲۵۰۰ واگن‌های باری در سیر چقدر است؟ حدود ۲۲ سال؛ واگن مسافری حدود ۳۰ سال و لکوموتیو هم عمر متوسط حدود ۳۰ سال دارد.

با ورود ۲۸۵۰۰ واگن باری جدید در سال ۱۴۰۰ انتظار دارید متوسط سن ناوگان باری چقدر کاهش یابد؟ آیا انتظار دارید میانگین عمر ناوگان باری زیر ده سال باشد؟

میانگین عمر متوسط شاخص خوبی نیست. درست است در برنامه



زمانی که بخش خصوصی

تصمیمات روز به روز

و متغیر از راه آهن و

بخش دولتی ببیند این

بی اعتمادی شکل می گیرد.

اولین نگرانی در بخش

خصوصی این است که

چهار چوب هایی که با دولت

در گذشته توافق کرده است

دچار تغییر شود



سال آینده ۲۸۵۰۰ دستگاه واگن باری به تعداد ناوگان شبکه ریلی اضافه شود، یعنی چیزی حدود ۳۵۰۰ دستگاه در هر سال، پس هر سال شرکت های خصوصی باید این تعداد قرارداد با یکدیگر منعقد کنند. به نظر شما آیا این موضوع عملیاتی می شود و اگر در یک سال این میزان قرار داد محقق نشود چه باید کرد؟

تعدادی از این واگن ها صرفا توسط تولیدکننده داخلی اجرایی خواهد شد. برخی از این قراردادها توسط کنسرسیومی داخلی و خارجی اجرایی خواهد شد. اگر قرار است واگن از خارج خریداری شود باید تولیدکننده داخلی هم در این قرار داد حضور داشته باشد. شرط استفاده از تسهیلات دولتی حضور بخش خصوصی واگن ساز است.

اخیرا قرار داد ساخت حدود ۳۱۰۰ دستگاه واگن باری، مسافری و لکوموتیو منعقد شده است. مدت زمان قرار داد از زمان شروع به کار تا زمان تحویل چه مدت است؟

بیشتر این قرار دادها باید زیر ۱۸ ماه عملیاتی و به مشتریان تحویل شوند.

اگر هریک از طرفین نتوانند به تعهدات خود عمل کنند چه می شود؟

ما از سرمایه گذار حمایت می کنیم به شرطی که طی مدت زمان مشخص،

سوم، چهارم و پنجم این موضوع دیده شده بود اما شاخص و هدف خوبی نیست. به نظر من این شاخص ایراد دارد. باید متوسط عمر را کاهش داد. به عنوان مثال باید واگن ها را در ۳۰ سالگی از رده خارج کنیم و به جایش واگن نو وارد کنیم. واگن های باری بعد از بازسازی دوباره می توانند مورد استفاده قرار گیرند. در دنیا لکوموتیوهای ۶۰ تا ۷۰ ساله داریم که در کشورهای پیشرفته مورد استفاده قرار می گیرند. بعد از بازسازی لکوموتیو نو می شود؛ در این خصوص واژگان جدید تعریف کردیم به عنوان مثال «عمر معادل» که در آن تعریف کرده ایم که بعد از بازسازی واگن یا لکوموتیو، عمر معادل کاهش پیدا می کند. این موضوع منطقی اقتصادی است که بازسازی کنیم و یا نو بخریم.

قرار است میانگین سرعت سیر لکوموتیوها در سال های آینده چه قدر باشد؟

ناوگان جدید برای حداکثر ۱۶۰ و ۲۰۰ کیلومتر طراحی خواهد شد اما ناوگان تهران-اصفهان که ۳۰۰ کیلومتر و ناوگان مجزایی نیاز دارد.

قرار است حدود ۲۸۵۰۰ واگن باری به شبکه اضافه کنیم اما با توجه به این که تا آن سال از ۲۲۵۰۰ واگن موجود بخشی از سیر خارج و از رده خارج خواهند شد آیا فکر نمی کنید به هدف ۵۱۰۰۰ دستگاه واگن باری دست نخواهیم یافت؟

قرار است ۱۰۴۰ لکوموتیو، ۲۵۰۰ واگن مسافری، ۶۰۰ دستگاه خودکشش و حومه ای و ۲۸۵۰۰ دستگاه باری تا ۱۴۰۰ به شبکه اضافه شود. زیاد به دنبال از رده خارج کردن واگن های باری نیستیم. اعداد تقریبی است و اگر اعداد هزار تا بالا یا پایین شود مسئله ای نیست، ممکن است بیش از پیش بینی ها هم محقق شود. برای اطمینان از دست یابی به ۵۱۰۰۰ واگن باری یک ضریب عدم تحقق در نظر گرفته ایم.

طبق گفته شما باید تا هشت

تنهایی آن را تامین کند. بند (ق) یکی از مشوق هایی است که در اختیار بخش خصوصی قرار می گیرد و علاوه بر این تسهیلات و مشوق های دیگری هم است که بارها اعلام کرده ایم.

واگن ساز برای شروع پروژه نیازمند نقدینگی بالایی است. اما خیلی از این تسهیلاتی که راه آهن در اختیار بهره برداران قرار می دهد به مرور پرداخت می شود. در این خصوص چه نظری دارید؟

بخشی از نقدینگی را باید سرمایه گذار بیاورد. بخشی از کمک ما هم وام ها و تسهیلات کم بهره هستند. ظرفیت اسمی واگن پارس هزار دستگاه است اما چون یا تقاضا نداشتند و یا نقدینگی نبوده همیشه به صورت سینوسی تولید صورت گرفته است.

شرکت های خصوصی که قصد واردات واگن خارجی دارند هیچ گونه تسهیلاتی دولتی دریافت نخواهند کرد.

آیا مالکان خصوصی می توانند به ازای هر واگن نو مسافری یک واگن دست دوم مسافری وارد شبکه کنند؟

ورود واگن باری دست دوم ممنوع است. فعلا ورود لکوموتیو دست دوم هم ممنوع است. برای ورود واگن مسافری دست دوم یک دستورالعملی داریم که تمام سلسله مراتب قانونی را طی کرده و طبق آن دستورالعمل هر کسی بخواهد واگن مسافری دست دوم وارد بکند باید سن آن زیر ۲۵ سال باشد، بازسازی مشخصی انجام دهد و یک سری مشخصات فنی داشته باشد. بعد از بازسازی اجازه سیر خواهند داشت. البته همه این ها مشروط به این است که به همان تعداد واگن مسافری نو وارد شبکه کنند.

اگر به عنوان مثال شرکتی سفارش ساخت صد دستگاه واگن مسافری نو به شرکت های داخلی داده باشد اول از همه باید این

موضوع قرارداد محقق شود. اگر نتوانند به تعهداتشان عمل کنند ما هم به آن ها تسهیلات نخواهیم داد. با این کار مطمئن می شویم سرمایه گذار اگر تسهیلاتی هم دریافت می کند در جای درستش خرج می کند.

به عنوان مثال قرار است واگن پارس طی ۱۸ ماه ۱۰۰۰ دستگاه واگن باری و ۱۰۰ دستگاه واگن مسافری بسازد و به مشتریان تحویل دهد، این در حالی است که از سال ۱۳۶۳ تا کنون این شرکت کمتر از ۴۰۰ دستگاه واگن مسافری ساخته است. فکر می کنم ظرفیت عملیاتی آن شرکت کمتر از ۳۰۰ دستگاه واگن در سال باشد. فکر می کنید قرار دادهای اخیر چقدر عملیاتی هستند؟

ما بر اساس ظرفیت واگن سازان، برنامه ریزی توسعه ای خود را برای ورود واگن به شبکه انجام نمی دهیم. ما متولی حمل و نقل ریلی هستیم و نه متولی صنعت. وظیفه ما این است که میزان مشخصی واگن در زمان مشخص وارد شبکه کنیم تا حمل و نقل ریلی در کشور توسعه یابد. اما باید از ظرفیت های داخلی استفاده کنیم. به نظر اینجانب توان واگن سازان داخلی بیش از چیزی است که امروزه است. اگر واگن سازان از همه توان خود استفاده نکرده اند؛ مشکل تنها به دو دلیل مشخص بوده است؛ یکی نبود تقاضا برای ساخت واگن و دوم نبود نقدینگی کافی. باید مشتری وجود داشته باشد تا واگن پارس برای آن واگن بسازد و دوم باید نقدینگی کافی وجود داشته باشد. سعی کردیم با حمایت هایی که انجام می دهیم سرمایه گذار تشویق به خرید واگن شود. برای تامین نقدینگی هم بخشی از آن را با وجوه اداره شده، تسهیلات صندوق توسعه و بانکی پوشش می دهیم و شرط تحقق این برنامه تامین نقدینگی است که بخشی از آن را باید بخش خصوصی تامین کند. در حوزه ناوگان نیازمند ۲۵۰۰۰ میلیارد تومان هستیم و عددی نیست که دولت بتواند به



واگن‌ها ساخته شوند و در خط قرار بگیرند تا اجازه استفاده واگن مسافری دسته دوم به آن‌ها داده شود.

شرکت‌هایی که واگن دست دوم وارد می‌کنند تعهد داده‌اند که اجازه سیر واگن دست دوم را نخواهند داشت مگر این که، قرارداد واگن‌های نو با شرکت‌های داخلی ارایه کنند. بستن قرار داد خیلی راحت است اما باید بخشی از پول پرداخت شود تا مطمئن شویم به تعهدات خود عمل خواهند کرد. تاکنون هیچ واگن دست دومی که وارد شبکه شده بود وارد سیر نشده است. اول قرار دادها باید عملیاتی شوند. به شرکت‌هایی که واگن دست دوم وارد کرده‌اند اجازه نخواهیم داد قانون را دور بزنند. به سه دلیل راه‌آهن با این موضوع مخالف است. عمر ناوگان مسافری بالا و فرسوده است، با ورود واگن دست دوم، واگن‌سازان بی‌کار می‌مانند و کیفیت واگن دست دوم هم پایین‌تر است. با تهیه دستورالعمل جانشین سعی کردیم عمر ناوگان را کاهش دهیم. سعی کردیم با ترکیب واگن نو و دست دوم برای بخش خصوصی جذابیت ایجاد کنیم. اگر ورود واگن دست دوم را ممنوع می‌کردیم بخش خصوصی واگن نو وارد شبکه نمی‌کرد و در عین حال منافع واگن‌سازان هم تامین نمی‌شد. رسالت ما توسعه ظرفیت حمل و نقل مسافر است. به عنوان مثال یکی از شرکت‌های خصوصی چند واگن دست دوم را بازسازی کرده‌اند اما گفته‌ایم تا واگن نو وارد شبکه نکنند واگن‌های دست دوم آن‌ها اجازه سیر نخواهند داشت. مالکان باید به اصل تعهداتشان عمل کنند.

ما دقیقاً در جهت منافع کشور حرکت می‌کنیم. مطمئن باشید هیچگاه رضایت کامل همه بخش‌ها تامین نخواهد شد. اما یک سوال دارم اگر بخش ریلی سود ندارد پس چرا اصلاً به این حوزه ورود کرده‌اند! اگر مطلوب نیست چرا به کار ادامه می‌دهند. اگر از آن‌ها بپرسید هیچکدام جواب شفاف نمی‌دهند. حتماً به نقطه اقتصادی رسیده‌اند

که وارد این فعالیت شده‌اند. گواه این موضوع تعداد شرکت‌های بخش خصوصی است که در این حوزه فعال هستند. به نوعی رسالتشان این است که سود را هر چه بیشتر افزایش دهند تا منافع شرکتشان را هر چه بیشتر تامین کنند که این موضوع طبیعی است و وظیفه سرمایه‌گذار تلاش برای سودآوری مناسب است.

طی سال‌هایی که از خصوصی سازی می‌گذرد بخش خصوصی سرمایه‌گذاری خاصی انجام نداده است و آورده زیادی وارد این حوزه نکرده است. در گذشته بارها گفته بودید که خصوصی سازی بدون سازوکار لازم انجام گرفته است و الان در آن وا مانده‌ایم. در کشورهای پیشرفته اول زیرساخت‌ها آماده می‌شود بعد خصوصی سازی صورت می‌گیرد. اما در ایران اول خصوصی سازی انجام شد و حال به دنبال ایجاد سازوکار و زیرساخت هستیم. نظر خود را در این خصوص بفرمایید؟

این نظر من است، اما کجا این صحبت‌ها را شنیده‌اید؟ در جلسات خصوصی این موضوع را زیاد مطرح کرده‌ام!

در بحث خصوصی سازی به صورت افراطی عمل کردیم. متأسفانه در رفتارهایمان میانه رو نیستیم. یا از این سمت بام می‌افتیم یا از آن طرفش. زمانی که قرار شد خصوصی سازی صورت‌گیرد، هر آن چه را که توانستیم خصوصی سازی کردیم اما نپرسیدیم هدف از خصوصی سازی چیست؟ اگر از نظر اقتصادی بررسی کنید برون سپاری ابزاری است برای دستیابی به اهدافی خاص. هیچ کجای دنیا به خصوصی سازی به عنوان هدف نگاه نمی‌کند بلکه به عنوان ابزاری برای افزایش بهره‌وری، بالا بردن کیفیت و ایجاد توسعه و کاهش هزینه‌ها نگاه می‌کنند اما در ایران خود خصوصی سازی شده است یک هدف!

اگر خصوصی سازی در جهت افزایش هزینه، کاهش بهره‌وری، افت کیفیت و افت منابع باشد و موجب

عدم اجرای برنامه توسعه‌ای شود آیا خوب است. باید به سمت اصلاح در خصوصی سازی حرکت کنیم. متأسفانه خصوصی سازی هدف شده است و حتی جاهایی که به صلاح کشور نبوده انجام شده است. در حال مرور زیرساخت و فرایندهای قانونی هستیم و با بازنگری مجدد جهت تحول ساختاری در راه‌آهن سعی داریم خلاهای قانونی را برطرف کنیم. به عنوان مثال در حوزه ناوگان یک سری شرکت تعمیراتی، تولید کننده، قطعه‌ساز و مالک تاسیس شدند اما روابط بین آن‌ها را درست تعریف نکردیم و این موضوع ایجاد مشکل کرده است. بسته حمایتی در دست تصویب داریم با مجموعه‌ای از آیین نامه‌ها با عنوان نظام تعاملات ذی نفعان بخش ریلی در حوزه ناوگان، تا نوع روابط را مشخص کنیم. در گذشته این موضوع انجام نشده بود.

تصور می‌شود وجود دارد مبنی بر این که راه‌آهن نباید فناوری در هیچ حوزه‌ای سرمایه‌گذاری کند. به نظر شما در حوزه‌های فناوری‌های نو از جمله قطارهای پرسرعت هم راه‌آهن نباید ورود کند؟

نگاه اشتباهی وجود داشت از جمله این که راه‌آهن در هیچ حوزه‌ای اجازه سرمایه‌گذاری ندارد از جمله در حوزه ناوگان؛ اما در همه دنیا در زمینه فناوری‌های نو و «های‌تک» به طور معمول بخش خصوصی ورود نمی‌کند. وظیفه دولت ایجاد بستر سازی در فناوری‌های موجود برای ورود بخش خصوصی است همچنین در زمینه تکنولوژی‌های نوین اگر قصد حرکت به سمت شکوفایی و بهبود داریم همیشه در نوک پیکان باید دولت حضور داشته باشد. هیچ گاه بخش خصوصی واگن پرسرعت و خودکشش نخواهد خرید. وظیفه دولت این است این فناوری‌ها را وارد کند و بعد از این که به مرز اقتصادی شدن رسید به بخش خصوصی واگذار کند. دولت همیشه نقش پیشرو بودن خود را باید در همه صنایع ایفا کند. حداقل در کشورهای درحال توسعه این گونه

است. طرح واگذاری نواحی به پیمانکاران برای تعمیرات ویژه چه محاسن و چه معایبی داشته است. در گذشته که راه‌آهن تعمیرات ویژه را انجام می‌داد آیا بهتر نبود؟ به احتمال زیاد شرکت‌های خصوصی در این خصوص ناراضی هستند. در گذشته راه‌آهن تعمیرات ویژه را انجام می‌داد و هزینه‌های آن را جزو بدهی شرکت‌ها حساب می‌کرد و شرکت‌ها بعد از ماه‌ها یا سال‌ها این مبلغ را می‌پرداختند و نظام سلب دولتی هم زیاد پاسخگویی مشکلات بخش خصوصی در این خصوص نبود. هم اکنون شرکت‌هایی در نواحی مستقر کردیم تا با تعرفه‌های مشخص تعمیرات ویژه را انجام دهند و پاسخگویی مناسبی در زمینه زمان خدمات، کیفیت خدمات و... به صورت مستقیم به شرکت‌های مالک واگن داشته باشند.

با توجه به این که شرکت‌های مالک خود در انتخاب این شرکت‌ها هیچ‌گونه آزادی ندارند، آیا به نظر شما شرایط بهتر شده است؟

شرکت مالک با این شرکت‌ها قرارداد می‌بندند و به نظر راه‌آهن شرایط بهتر شده است چون پیمانکاران پاسخگویی بالاتری دارند و مالک و پیمانکاران در موضوع برابری قرار دارند. ولی یک نکته وجود دارد و آن پرداخت پول به شرکت‌های تعمیراتی است. در کل شرایط بهتر شده است. ولی آیا به نظر شما امکان دارد در هر خط تعمیر به تعداد سلیقه‌ها شرکت‌های مالک واگن، شرکت تعمیراتی مستقر کنیم.

به نظر شما آیا بهره‌برداری افزایش یافته است؟

راه‌آهن به عنوان ناظری بی طرف اعتقاد دارد علاوه بر افزایش بهره‌وری، سرعت تعمیر واگن‌ها افزایش یافته است. تنها تغییری که ایجاد شد در پرداخت هزینه‌های تعمیرات به پیمانکاران است. این موضوع می‌تواند



کاهش می‌دادند و برخی مالکان برای کاهش هزینه از این شرایط استقبال می‌کردند. هزینه پایین تر ولو کیفیت پایین تر. الان کار نرخ دارد و اگر هزینه از حدی پایین تر باشد یعنی از کار زده اند.

و صحبت آخر..

برنامه‌های بلند مدت و بزرگی داریم. این موضوع علاوه به تلاش ما به کمک بخش خصوصی هم نیاز دارد. به تنهایی نمی‌توانیم به اهدافمان برسیم. باید توسعه ریلی چند بخشی باشد و اگر بخش‌های دیگر کمک نکنند برنامه‌ها محقق نمی‌شود. قرار شده طی شش ماه بسته حمایتی برای توسعه

بالای سه سال خیلی افزایش یافته بود. این تعمیرات ویژه دو مشکل ایجاد می‌کرد. یکی مختل کردن شبکه ریلی و دوم این که هر کدام از این واگن‌ها باید منفک می‌شدند و یکی دو هفته‌ای از سیر خارج می‌شدند، که موجب کاهش بهره‌وری و کاهش نفع مالک می‌شد.

این کاهش مدت زمان تعمیرات اساسی هزینه‌های شرکت‌های خصوصی را افزایش داده است؟ آیا بهره‌وری کاهش نیافته است؟ پیش‌گیری بهتر از درمان است، بررسی کردیم برای کاهش هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری تعمیرات اساسی هر

زمان تعمیر یکی از مشکلاتی است که بخش خصوصی با آن مواجه است.

یکی از موارد طولانی شدن زمان تعمیرات است. در گذشته که مسئولیت کار با خود راه‌آهن بود، مالکان هم نمی‌توانستند در این خصوص اعتراض کنند؛ ذات دولت‌ها این است که زیاد پاسخگو نباشند. به همین علت پیمانکارانی را مشخص کردیم. اکثر مالکانی که با پیمانکاران خصوصی قرارداد دارند در قرار داد ذکر شده که باید طی ۴۸ ساعت واگن‌ها را تحویل دهند در غیر این صورت جریمه خواهند شد. در گذشته ما چنین پاسخگویی نداشتیم.

یکی از دلایل نارضایتی مالک واگن باشد.

به نظر شما تعمیرات جاری که مجوز ترمز است باید جزو هزینه استفاده از شبکه باشد و یا مستقل از شرکت‌ها اخذ شود. اگر تعمیرات جاری جزو هزینه‌های استفاده از شبکه نیست روش افزایش آن چگونه باید باشد.

هرآن‌چه که اسمش تعمیر است بر عهده مالک است و کار راه‌آهن نیست. صدور جواز و بازرسی فنی با ما است ولی برای هر واگن باری هزینه‌ای برای تعمیرات جاری در نظر گرفته‌ایم. به عنوان مثال کفش ترمز تمام شده و باید تعویض شود. کار نصب آن با پیمانکار تعمیرات جاری است. این کار هزینه دارد. با هزینه ناچیزی حدود ۳۰۰ هزار تومان سالانه که اگر تقسیم بر ۳۰ روز کنیم کمتر از ۲۵ هزار تومان می‌شود این کار را انجام می‌دهیم. این مبلغ روزانه چیزی نیست.

در بعضی حوزه‌ها افراطی حرکت کردیم و در بخشی جاها کوتاهی کردیم که باعث شده پرتوقع شوند. کاری را که نباید انجام دهیم انجام دادیم و انتظارات را بالا بردیم. بعضی جاها هم قبول داریم کوتاهی کردیم و باید جبران کنیم. کار تعمیرات جزو وظایف راه‌آهن نبوده است. بلکه هم‌اکنون بر عملکرد تعمیرکاران نظارت داریم تا قطعات بی کیفیت ارائه نشود.



حمل و نقل ریلی با رویکرد استفاده از ظرفیت‌های داخلی و خارجی به عهده بگیرند و از این کمیته معاون اول رییس جمهور استقبال کردند. کمیته‌ای در این خصوص با حضور وزارت راه و شهرسازی، وزارت صنعت معدن تجارت، صندوق توسعه، انجمن صنایع ریلی، انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و بانک مرکزی این کمیته تشکیل شد. قرار است پکیجی تهیه شود و با ایجاد مسئولیت برای بخش‌ها، حمایت و همراهی تمامی مجموعه‌های ذی‌ربط را برای تحقق این برنامه توسعه‌ای جلب کنیم.

سه سال یک بار باشد که موجب شده هزینه کاهش یابد و بهره‌وری و درآمد افزایش یافته است. معتقدیم به شدت آمار تعمیرات ویژه به شدت کاهش می‌یابد. اگر مالکین واگن نگاه بلند داشته باشند به جای نگاه کوتاه مدت؛ به این نتیجه گیری ما هم می‌رسند. ما فقط نگاه به نفع شرکت‌ها نداریم؛ هدف و رسالت ما افزایش ایمنی است.

سال‌های گذشته برخی از شرکت‌های پیمانکاری تعمیراتی دچار رقابت منفی شده بودند و برای جذب مشتری بیشتر قیمت‌ها را

تلاش داریم با همین روند بهره‌وری را افزایش دهیم.

چقدر کاهش زمان تعمیرات اساسی یعنی از چهار سال به سه سال را کارشناسی می‌دانید؟

برای این کار تحقیقات کارشناسی صورت گرفت. طی بررسی‌هایی که انجام دادیم پی بردیم که طی دوره چهار ساله تعمیرات اساسی آمار تعمیرات ویژه به خصوص برای واگن‌هایی که بیش از سه سال از تعمیر اساسی شان گذشته است به شدت بالا رفته است و برای واگن‌های

همکاری راه‌آهن با چهار شرکتی که تعمیراتی ویژه انجام می‌دهند چگونه است؟

ظرفیت خطوط تعمیراتی را به آن‌ها اجاره داده‌ایم، یعنی یک اجاره حداقلی حدود ۱۰ تا ۱۵ میلیون ماهانه می‌گیریم و تعمیرات ویژه را به آن‌ها سپرده‌ایم. مکلف هستند در این ملکی که به آن‌ها اجاره داده‌ایم با استاندارد و فهرست بهای ما خدمات بدهند.

در حال حاضر چه مشکلات در خصوص تعمیرات جاری وجود دارد؟ به عنوان مثال طولانی شدن

نیاز به تامین ۲۷ هزار دستگاه واگن باری جدید تا افق ۱۴۰۴



بخش به خود اختصاص می دهند. براساس طرح توسعه فولاد ظرفیت آن در افق ۱۴۰۴ به ۵۵ میلیون تن باید برسد و با شرایط فعلی سه برابر وضع موجود باید در این زمینه برنامه ریزی کرد.

امروز وزارت راه و شهرسازی در بخش جاده‌ای با بحران مواجه است لذا باید برای توسعه کشور در بخش معدن و صنایع معدنی به گونه‌ای برنامه‌ریزی کرد که از حجم تردد کامیون‌ها در جاده‌ها کاسته و با بهره‌گیری از حمل و نقل ریلی ضمن بهره‌گیری از ظرفیت مربوطه نسبت به ایمنی و رشد تولید در این بخش اقدام شود.

پورسید آقایی با اشاره به این که هیچ جای دنیا توسعه صنعت فولاد بدون توسعه شبکه ریلی مشاهده نمی شود، گفت: در سخنان رییس جمهور و نیز برنامه های چهارم و پنجم توسعه بر توسعه ریلی تاکید شده اما طی سال‌های گذشته به این بخش کمتر توجه شده است و سهم ریلی در شبکه حمل و نقل پایین بوده و این مساله باعث شده تا حمل و نقل بار به سمت جاده گرایش یابد.

یکی از مسائل این بخش، اختصاص ۱۵۰ تومانیارانه سوخت به ازای هر تن کیلومتر به حمل و نقل جاده‌ای است که موجب کاهش قدرت رقابت ریلی می شود.

ارایه طرح ایجاد صندوق توسعه زیرساخت های معدنی از طریق وضع عوارض بر مصرف فولاد داخلی و وارداتی، سرمایه گذاری شرکت‌های فولادی در دو خطه کردن خطوط موجود با شرط تضمین اصل و سود سرمایه‌گذاری توسط راه آهن و نیز الزام اتصال مراکز تولید فولاد و معادن در طرح‌های جامع توسعه شبکه ریلی، از جمله راهکارهای توسعه شبکه ریلی است. برابر شدن پرداخت مالیات بر ارزش افزوده توسط ریل و جاده به ازای هر تن کیلومتر توسط وزارت امور اقتصاد و دارایی، برابر شدن حق دسترسی پرداختی به شبکه زیربنایی حمل و نقل جاده و ریلی به ازای هر تن کیلومتر، الزام فروش گازوییل به قیمت‌های بین‌المللی از دیگر پیشنهادها است.

پورسید آقایی: امروز وزارت راه و شهرسازی در بخش جاده‌ای با بحران مواجه است لذا باید برای توسعه کشور در بخش معدن و صنایع معدنی به گونه‌ای برنامه‌ریزی کرد که از حجم تردد کامیون‌ها در جاده‌ها کاسته و به ریل منتقل شود.



و نقل جاده‌ای است که سوخت آن تقریباً رایگان تامین می‌شود و کمتر از ده درصد قیمت تمام شده گازوییل به این بخش اختصاص می‌یابد.

بخش ریلی اکنون هزینه‌های حفظ و نگهداری شبکه را برعهده دارد در حالی که در بخش جاده‌ای این امر صورت نمی‌گیرد. امروز حمل و نقل ریلی ۶۰ درصد ظرفیت خود را به بخش فولاد و سنگ آهن و دیگر مواد مربوطه در این بخش اختصاص داده و سایر اقلام سهم ۴۰ درصدی را از این

سطح کشور ۵۲ میلیون تن است که برای دستیابی به تولید فولاد تا چشم انداز ۱۴۰۴، نیاز به جابه‌جایی ۱۴۷ میلیون تن مواد اولیه است و جابه‌جایی این میزان بار از طریق جاده امکان پذیر نیست. ظرفیت فعلی شبکه حمل و نقل کشور کامل است و امکان جابه‌جایی بار بیشتر وجود ندارد و برای رسیدن به اهداف مورد نظر، راه‌آهن باید به صورت بسیار گسترده توسعه یابد و در واقع باید، «انقلابی» در این بخش صورت گیرد.

پورسید آقایی یادآور شد: جهت تحقق اهداف توسعه بخش معدن و صنایع معدنی برای توسعه این شبکه تا سال ۱۴۰۴، در بخش زیر ساخت‌ها نیاز به دو خطه شدن خطوط ریلی با طول ۳۰۶۹ کیلومتر، تراک بندی، برقی کردن خطوط، بهسازی و نوسازی خطوط، احداث و اصلاح مسیر، خرید و نصب سوزن تراورس بتنی و نیز افزایش بار محوری از ۲۰ به ۲۵ تن است. در بخش ناوگان نیز به ۲۷ هزار دستگاه واگن جدید و ۴۰۴ لکومتیو تا افق ۱۴۰۴ مورد نیاز است.

عمده مشکلات بخش حمل و نقل کشور اختصاص یارانه پنهان به حمل

براساس برنامه‌های چهارم و پنجم توسعه سهم بخش ریلی از کل جابه‌جایی بار کشور ۳۰ درصد پیش‌بینی شده بود در حالی که این رقم اکنون ۱۱ درصد است. سیاست‌های نادرست در بین سال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۲ موجب شد این رقم به ده و نیم درصد تنزل یابد. یکی از مشکلاتی که بخش خصوصی ریلی با آن دست و پنجه نرم می‌کند نبود بازاریابی مناسب است که موجب شده است زمانی که قیمت مواد معدنی کاهش می‌یابد بار کافی برای حمل نداشته باشند. با توجه به این که ۶۸ درصد بار جابه‌جا شده در شبکه ریلی مربوط به معادن و به خصوص معادن متعلق به ایمیدرو است، رونق یا رکود در بخش معدن می‌تواند چرخ‌های واگن‌ها بخش خصوصی را متوقف و یا به حرکت درآورد.

محسن پورسید آقایی مدیرعامل راه‌آهن در اجلاس بین‌المللی معدن و صنایع معدنی ایران گفت سهم سرمایه‌گذاری در بخش زیربنای ۳۵ هزار میلیارد تومان است که این رقم بیش از ۴۰ درصد از کل سرمایه‌گذاری تا افق را در برمی‌گیرد. میزان جابه‌جایی مواد اولیه فولاد در

گفت‌وگوی اختصاصی دوماهانامه ندای حمل و نقل ریلی با مدیرعامل ایمیدرو

گلوگاه‌های ریلی، مشکلی جدی

خارجی خواهیم داشت. مطمئن نیستیم اما این مذاکرات می‌تواند پیش زمینه‌ای برای عقد قرار داد باشد. بیشتر تلاش ما این است که سرمایه‌گذاری در حوزه داخلی و در معادن کشور صورت بگیرد.

در رابطه با اهمیت حمل‌ونقل و به خصوص حمل و نقل ریلی در جابه‌جایی مواد و محصولات معدنی توضیح بفرمایید؟

حدود ۷۰ درصد بار جابه‌جا شده در شبکه ریلی متعلق به معادن است. رابطه تنگاتنگی بین راه‌آهن و ایمیدرو وجود دارد و مشغول همکاری با یکدیگر هستیم تا مشکلات موجود را رفع کنیم. یکی از مشکلات جدی وجود گلوگاه‌ها است که باید رفع شود. با توجه به رشدی که در صنایع معدنی مانند فولاد، مس و آلومینیوم تا افق ۱۴۰۴ خواهیم داشت؛ حوزه ریل بتواند کمک کننده باشد چون اگر زیر ساخت‌های ریلی محقق نشود برنامه‌های ما هم محقق نخواهد شد.



خارجی برگزار شد. شرکت‌های خارجی بسته خواهد شد؟
مذاکرات جدی با شرکت‌های

هدف از برگزاری اجلاس معدن و صنایع معدنی چه بوده است؟ مهدی کرباسیان: محور اصلی این همایش به عنوان اولین اجلاس معادن و صنایع وابسته جذب سرمایه خارجی بود. در این اجلاس قصد داشتیم پتانسیل و توانایی‌های کشور را به جهان معرفی کنیم. ما به عنوان ایمیدرو معتقدیم در این حوزه بیشتر باید سرمایه‌گذاری صورت بگیرد تا محرکی برای چرخ‌های اقتصاد کشور باشد. هدف ما این است که عقب ماندگی معدن و صنایع وابسته را جبران کنیم. ایران از سرمایه‌گذاری چینی‌ها در معادن و صنایع وابسته استقبال می‌کند. این اجلاس با حضور تعداد متعددی از شرکت‌های

گفت‌وگوی اختصاصی دوماهانامه ندای حمل و نقل ریلی با رییس اتاق بازرگانی تهران

معدن، محرک اقتصاد

باشد. وضع عوارض بر مواد معدنی خام، نبود همکاری دولت با تشکل‌های معدنی، سرعت پایین عملیاتی معدن در کشور و زنجیره تولید مواد معدنی و فرآورده‌ها گسسته است که از عمده مشکلات اساسی است.

برای توسعه معادن و صنایع وابسته باید چه کرد؟ به نظر می‌رسد اول از همه به نتیجه رسیدن مذاکرات هسته‌ای مهم است. برای جذب سرمایه‌ها چه باید کرد؟ ابتدا باید سیاست‌ها و تصمیم‌های دولت در جهت جذاب تر کردن و کاهش تصدی عمل کند. دولت باید زنجیره بعد از استخراج را تکمیل کند. به عنوان مثال در آمریکا در سال ۲۰۱۰، ۶۴ میلیارد دلار از ذخایر معدنی در چند چرخه به ۲ هزار و ۱۰۰ میلیارد دلار رسید.

سرمایه‌گذاری خارجی با تعدد مجوزها، پروانه‌ها، سردرگمی در قوانین و مقررات، ممکن نمی‌شود چون سرمایه‌گذاری نیازمند فضایی شفاف‌تر و روشن‌تر سرمایه‌گذاری است.



شرایط اقتصادی سرمایه‌بیشتری از داخل و خارج جذب کند و نمی‌تواند کار سنجدیده‌ای

نقش معادن و صنایع وابسته را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

مسعود خوانساری: بخش معدن علاوه بر ایجاد و تحرک اقتصاد، موجب به حرکت افتادن چرخ صنایع دیگر می‌شود. اماچه راهکارهایی برای استفاده از ظرفیت‌های معدنی کشور وجود دارد که در این جا لازم است چهار سوال مطرح کنیم. ۱- چگونه باید زمینه توسعه معادن را فراهم کرد؟ ۲- چگونه باید سرمایه لازم را از داخل و خارج جذب کرد؟ ۳- چگونه می‌توان با توسعه معادن در کشوری که با خطر بی‌کاری مواجه است اشتغال ایجاد کرد؟ ۴- در دوران پس از تحریم حوزه معدن چگونه باید باشد؟

در حوزه معدن حضور بخش خصوصی پر رنگ است. با این حال حضور پنهان دولت با وضع قوانین نامطلوب حس می‌شود. آشکارترین آن بهره‌مالکانه ۲۵ درصدی و افزایش حقوق دولتی است؛ آن هم در دوران رکود اقتصادی؛ دورانی که دولت باید با هرچه جذاب کردن

مدیرعامل راه آهن خیرداد:

اتمام طرح ATC و تراک بندی محور هرمزگان تا پایان سال ۱۳۹۴

مدیرعامل راه آهن از اتمام طرح ATC و تراک بندی در محور هرمزگان تا پایان سال ۱۳۹۴ خبر داد و اعلام کرد: با اجرایی شدن این مهم میزان حمل بار از ۱۵ میلیون تن به ۴۵ میلیون تن در سال افزایش خواهد یافت.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ محسن پورسیدآقایی مدیرعامل راه آهن در حاشیه بازدید از کارخانجات گل گهر گفت: با توجه به سیاست ها و برنامه های تدوین شده؛ سیاست دولت یازدهم آن است که به هر طریق ممکن حمل بار از طریق راه آهن انجام شود. وی افزود: در همین راستا باید به شکلی عمل شود که جابه جایی بار در جاده ها به حداقل رسیده و به سمت ریل برود و این در مورد معادن و کارخانجاتی که محصولات فولادی و صنعتی تولید می کنند بیش تر جای فعالیت دارد.

پورسیدآقایی با اشاره به توافقات صورت گرفته با متولیان شرکت گل گهر تصریح کرد: طی مذاکرات صورت گرفته مقرر شد تا این شرکت اقدام به خرید ۴۰۰ دستگاه واگن کرده و به ازای این اتفاق شرکت راه آهن در موضوع حق دسترسی تخفیفات ویژه ای را برای آن در نظر بگیرد. مدیرعامل راه آهن از اتمام طرح ATC و تراک بندی در محور هرمزگان تا پایان سال ۹۴ خبر داد و خاطر نشان کرد: با اجرایی شدن این مهم میزان حمل بار از ۱۵ میلیون تن به ۴۵ میلیون تن در سال افزایش خواهد یافت.



معاون بهره برداری و سیرو حرکت اعلام کرد:

رشد حمل بار در حوزه ریلی متناسب با تولید ناخالص ملی

معاون بهره برداری و سیرو حرکت از رشد ۳/۹ درصدی حمل بار در حوزه ریلی بر مبنای شاخص تن کیلومتر خیرداد و اعلام کرد: با توجه به رشد متوسط GDP کشور؛ سالانه ۳/۵ درصد رشد داشتیم. یعنی در حوزه حمل بار به تناسب افزایش تولید ناخالص رشد داشته ایم.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ حسین عاشوری معاون بهره برداری و سیرو حرکت در بررسی روند فعالیت های حوزه ترانزیت و برآورد میزان حمل بار در آفر ۱۴۰۴ گفت: طی ۲۰ سال اخیر مجموع بار حمل شده در حوزه جاده ای رشد ۷/۷ درصد رشد داشته و در بخش بارنامه ای در این مدت بار حمل شده از ۱۰۰ میلیون تن به ۳۹۰ میلیون تن رسیده که این آمار رشد ۷/۴ درصدی را نشان می دهد.

وی افزود: این میزان در حوزه ریلی از ۱۸ میلیون تن بار به ۳۵ میلیون تن بار در سال ۱۳۹۳ رسیده که رشدی معادل ۲/۶ درصدی را نشان می دهد و این میزان رشد موجب شده تا فاصله میان جابه جایی بار در حوزه ریل و جاده افزایش یابد.

عضو کمیسیون عمران مجلس:

تشویق ورود بخش خصوصی به اجرای طرح با وجود نبود اعتبار

عضو کمیسیون عمران مجلس گفت: باز شدن پای بخش خصوصی به حوزه حمل و نقل توسط دولت تسهیل شده است و حمایت از این اقبال سرمایه گذار، اتفاقی است که در بودجه سال جاری قرار گرفته است.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران به نقل از فارس؛ مهرداد بانوج لاهوتی درباره ارزیابی استیضاح ارائه شده از سوی مجلس مربوط به وزیر راه و شهرسازی، بیان کرد: مدیریت ها را باید مناسب با زمان مورد ارزیابی قرار داد؛ امروز درآمد دولت از محل نفت نسبت به دولت قبل کاهش یافته است؛ دولت دهم فعالیت خود را زمانی شروع کرد که نرخ نفت هر بشکه ۱۰۰ دلار بود، اما دولت یازدهم فعالیت خود را با نفت ۵۰ دلاری آغاز کرد و خود این موضوع مدیریت مختص به خود را می طلبد. وی افزود: ورود بخش خصوصی در این شرایط اتفاقی است که توسط دولت صورت گرفته است و در شرایطی که دولت بودجه ای برای سرمایه گذاری ندارد به نظر می رسد، این مهم بهترین کار باشد.

عضو کمیسیون عمران مجلس تصریح کرد: باز شدن پای بخش خصوصی به حوزه حمل و نقل توسط دولت تسهیل شده است و حمایت از این اقبال سرمایه گذار، اتفاقی است که در بودجه سال جاری قرار گرفته است.

وی با اشاره به اختصاص بودجه از صندوق توسعه ملی برای کمک به این سرمایه گذاران بخش خصوصی اضافه کرد: ارائه تسهیلات از این صندوق به بخش خصوصی و تداوم فعالیت ها در بخش مسکن مهر با وجود اعتقاد نداشتن دولت یازدهم به این موضوع مواردی است که پیگیری شده و نباید با دید بی انصافی به آن نگریست. به گفته این نماینده مجلس در شرایطی که یک ریال به طرح ها نرسیده و بخش خصوصی در برخی طرح ها وارد شده است، نمی توان انتظار داشت که تمام مشکلات حل شود و باید مدیریت ها متناسب با شرایط بررسی و نقد شود. به گفته این عضو کمیسیون عمران مجلس برخی از انتقادهای موجود به وزیر راه و شهرسازی به نگاه منطقه ای و محلی با می گردد و این نوع نگاه درست نیست و ما نباید تفکر ملی را فدای تفکر محلی کنیم.

نوکیا نت ورکز شبکه‌ی هسته‌ی GSM-R یونان را ارتقاء می‌دهد



شرکت نوکیانترکز برای ارتقاء شبکه‌ی هسته‌ی جی‌اس‌ام‌ریلی (GSM-R) شرکت ملی راه‌آهن یونان (OSE) با سازمان زیرساخت‌داری یونان (ارگوس) قرارداد بست.

ارگوس شاخه‌ای از شرکت راه‌آهن یونان (OSE) است و برای مدیریت طرح‌های سرمایه‌گذاری OSE و به خصوص طرح‌هایی که به صورت مشترک با برنامه‌های اتحادیه‌ی اروپا تأسیس شده است.

سامانه‌ی ارتباطات ریلی ارتقاء یافته، کارایی عملیاتی راه‌آهن ملی یونان را بهبود می‌دهد تا مسافرت ریلی ایمن‌تر و قابل اطمینان‌تر ارائه دهد.

سامانه‌ی جدید در مقایسه با سامانه‌های قدیمی قیاسی (آنالوگ) ارتباطات قابل اطمینان‌تری برای بهره‌برداران راه‌آهن و رانندگان قطار فراهم می‌کند و انتقال بی‌درنگ داده‌های نگهداری ریل را میسر می‌کند.

به علاوه، این شبکه‌ی ارتباطات پیشرفته به بهره‌برداران راه‌آهن امکان خواهد داد هزینه‌های بهره‌برداری را کاهش دهند، بر ایمنی بیافزایند و خدمات مسافرتی قابل انکاء‌تری به مسافران ارائه دهند.

یونیس دیمتریو رئیس کارگروه GSM-R ارگوس می‌گوید: نوسازی سامانه‌ی هسته‌ی GSM-R قابلیت گسترش در آینده را فراهم می‌کند تا بتوان نیازهای جدید اروپا را برطرف کرد، خدمات روزآمدتری به رانندگان قطار و نظارت‌کنندگان تردد ارائه داد و قابلیت نگهداری درازمدت سامانه را تضمین کرد.

این قرارداد همچنین شامل شبکه‌ی هسته‌ی GSM-R، برنامه‌های مدیریت داده‌های مشترکین (One-NDS و NT-HLR) و راهکار

شبکه‌داری نت‌اکت ۸ نیز می‌شود.

طراحی شبکه، یکپارچگی انتها به انتهای سامانه و اجرای طرح نیز به عهده‌ی این شرکت است.

همسازی با الزمات سامانه‌ی ارتباطات ریلی اروپا و امکان آفرینی برای تحولات آتی فناوری شبکه نیز از شرایط این طرح است.

آناناسیوس اخارکو رئیس بخش یونان نوکیا نتورکز هم می‌گوید: سامانه‌ی اجرای این طرح نوسازی پدید می‌آید که گسترش‌ها و تلفیق‌های آتی را برای ارگوس میسر می‌کند. با عقد این قرارداد نه تنها از مشتریان مان پیام اعتماد دریافت کرده‌ایم بلکه پیش‌قراولی مان در کسب و کار راه‌آهن نیز تأیید شده است.

همکاری آریو و فوجیتسو در سامانه‌ی صدور بلیت

واتکین همچنین خاطرنشان کرد: با همکاری فوجیتسو سامانه‌ای با کاربری آسان برای صدور بلیت ایجاد می‌کنیم تا به سریع‌ترین و مقرون به صرفه‌ترین وجه به مسافران بلیت بدهیم و همچنین خدمه را به اطلاعات مورد نیاز مجهز کنیم.

راهکار بلیت‌دهی مبتنی بر تلفن همراه هوشمند فوجیتسو هم اکنون در بسیاری از بهره‌برداران ریلی انگلستان به کار گرفته شده است.

سفارشی خود اتکا داشته‌ایم. اما شمار مسافران افزایش یافته است و می‌بایست راهکاری ابتکاری را اجرا می‌کردیم تا وضعیت بهتری برای خدمه و مسافران ایجاد می‌کردیم.

نصب برنامه‌ی استارموبایل روی ۶۴۸ تلفن همراه هوشمند بخشی از این قرار داد است که سبب می‌شود دسترسی به اطلاعات مسافرتی بی‌درنگ، برنامه‌ریزی بلیت‌دهی هوشمند و کاهش هزینه‌های کلی عملیاتی آریو میسر شود.

گروه ترابری عمومی آریو در انگلستان برای نصب نخستین سامانه‌ی صدور بلیت مبتنی برای تلفن همراه هوشمند در صنعت راه‌آهن که استارموبایل نام دارد شرکت فوجیتسو را انتخاب کرد.

فوجیتسو و آریو در چارچوب قراردادی هفت ساله از مارس ۲۰۱۶ این راهکار را پیاده‌سازی می‌کنند.

کارکنان آریو به لطف این فناوری جدید می‌توانند در قطار و ایستگاه‌های راه‌آهن به مسافران اطلاعات سفرشان و گزینه‌های خرید بلیت را ارائه کنند.

این خدمات جدید در مسیرهای آریو ترینز ولز، کراس کانتی، چیلترن ریلویز و گرند سنترال ارایه می‌شود. پیش‌بینی کرده‌اند که استارموبایل با بهرکرد کلی خدمات سفر، ارایه‌ی ابزار کاری مناسب به خدمه و افزایش کارایی‌های درآمدافزا در سه حوزه‌ی کلیدی برای آریو بهبود ایجاد می‌کند.

دیوید واتکین مدیر تجارت و کسب‌وکار آریو می‌گوید: در ده سال گذشته مثل بسیاری از بهره‌برداران راه‌آهن به سامانه‌ی بلیت‌دهی



طرح ریل پرسرعت روسیه در دست شرکت چینی



گروه راه‌آهن چین که در حوزه‌ی ساخت و ساز کار می‌کند برای ساخت ریل پرسرعت بین شهرهای مسکو و کازان روسیه قراردادی به ارزش ۳۹۶ میلیون دلار امضاء کرد. در بیانیه‌ی این شرکت آمده است که طول خط ریلی پرسرعت مسکو-کازان ۷۷۰ کیلومتر است و کنسرسیومی به رهبری شعبه‌ای از این شرکت به نام گروه مهندسی اربوان آن را می‌سازد. مؤسسه‌ی ملی طراحی مهندسی ترابری مسکو و گروه طراحی متروی نیژنی نوگروود از دیگر اعضای این کنسرسیوم است. نظرات بر تکمیل طرح ساخت و ساز به منظور انجام بررسی زمین‌فنی، مساحی و برنامه‌ریزی ناحیه‌ای از جمله کارهای این طرح است.

خط مسکو-کازان بخشی از راهبرد توسعه‌ی روسیه است و تا شهر یکتاترینبورگ ادامه می‌یابد و قرار است حداکثر سرعت در آن ۴۰۰ کیلومتر در ساعت باشد. با تکمیل این خط مدت سفر بین این دو شهر از ۱۴ ساعت به ۳،۵ ساعت کاهش خواهد یافت و قرار است تا جام‌جهانی فوتبال ۲۰۱۸ مسکو به بهره‌برداری برسد.

سامانه‌ی جدید حس‌گر بخار برای مقابله با خرابکاران نقاشی در راه‌آهن سیدنی

راه‌آهن سیدنی در استرالیا در حال آزمایش ابزار جدیدی برای مقابله با نقاشی کشیدن روی بدنه‌ی قطارها است. این ابزار حس‌گر بخار است و به طور خودکار پاشیدن افشانه یا کشیدن مازیک روی بدنه‌ی قطار را شناسایی می‌کند.

این افزاره که تله‌موش نام دارد حس‌گر الکترونیکی مواد شیمیایی است در شماری از قطارهای سیدنی نصب شده است و به کمک آن می‌توان خلاف‌کاران را در حین نقاشی کردن روی بدنه‌ی قطار دستگیر کرد.

این افزاره بوی افشانه را حس می‌کند و فعال‌سازی آژیر نگرهبانان قطار را فوری خبر می‌کند و به کمک آن تاکنون بیش از ۳۰ خرابکار دستگیر شده‌اند.

همین که حس‌گرهای این افزاره فعال شوند هشدار برای مرکز پلیس ترابری و مرکز نظارت بر قطارهای سیدنی ارسال می‌شود تا با تماشای تلویزیون مدار بسته خلاف‌کاران را شناسایی کنند. اندرو کنستانتس وزیر ترابری و زیرساخت نیوساوت‌ولز می‌گوید: تله‌موش تازه‌تری ابزار ما برای مبارزه با کسانی است که روی بدنه‌ی قطارها نقاشی می‌کشند. آن‌ها متوجه نمی‌شوند از کجا و چگونه تحت نظارت هستند.

این سامانه در مراحل آغازین آزمایش و شکل‌گیری قرار دارد ولی امیدهای زیادی را برانگیخته است. دولت استرالیا در سال مالی گذشته ۳۴ میلیون دلار صرف زدودن نقاشی‌های خلاف‌کاران از روی بدنه‌ی قطارها شبکه‌ی ریلی سیدنی کرده است. این رقم در سال قبل‌تر از آن ۳۰ میلیون دلار بود. هاوارد کالینز مدیرعامل شرکت قطارهای سیدنی می‌گوید: در آغاز کاربری این سامانه هستیم ولی موفقیت آن امکان می‌دهد به جای درمان به سراغ پیش‌گیری برویم. خلاف‌کاران بدانند نقاشی کشیدن روی بدنه‌ی قطار همان و دستگیر شدن همان.



سفرش‌های ریلی استادلر در آذربایجان و ایتالیا



شرکت راه‌آهن آذربایجان در نمایشگاه بین‌المللی ترابری و لجستیک ماوراء خزر ۲۰۱۵ قراردادی به ارزش ۷۰ میلیون یورو با شرکت استادلر ریل به منظور تحویل گرفتن پنج قطار دو طبقه کیس امضاء کرد.

این قطارها چهار واگنی ۹۱۹ نفر ظرفیت دارند و قرار است در خط بین باکو و سومگیت به کار روند که ۴۳

کیلومتر طول دارد و در دست ارتقاء است. استادلر همچنین قراردادی ۴۳ میلیون یورویی در منطقه‌ی واله داوستا در شمال غرب ایتالیا برای تحویل پنج قطار سه واگنی دو حالتی فلیت امضاء کرده است که بین اوستا و تورین به کار گرفته خواهند شد. قرار است این قطارها را که جدیدترین نسل فلیت ۳ هستند در سال ۲۰۱۸ تحویل دهند. سرعت حداکثر این قطارها ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت در حالت ای و ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت در حالت دی است و ۱۷۸ صندلی دارند. آموزش خدمه، مستندسازی فنی، تأمین قطعات و نگهداری به مدت پنج سال هم بخشی از این قرارداد است.

فناوری فیبر نوری آلکاتل لوسنت در خدمت راه آهن چین

را افزایش می دهند و برای خدمات ۱۰۰ گیگایی پایه ریزی می کنند. در راه آهن نانینگ هم این شرکت فرانسوی خط ۲۰۰ کیلومتری بین شهرهای گیلین و لیوژو را ارتقاء می دهد تا شبکه بتواند به طور انعطاف پذیری از خدمات دارای پهنای باند زیاد پشتیبانی کند و تعامل آینده با شبکه های ابر فراخ باند سیار را مهیا کند. لوییز مارتینز آماگو مدیر عامل آلکاتل-لوسنت شانگهای بل می گوید: آلکاتل-لوسنت



تعهد می کند فناوری هایی را عرضه کند که ظرفیت و کارایی شبکه را افزایش دهد و در سامانه های ارتباطات ریلی تحول و همگرایی پدید آورد.

شرکت های راه آهن پکن و نانینگ به لطف فناوری شبکه سازی نوری آلکاتل-لوسنت از خدمات مخابراتی بسیار مهم برای مأموریت شان برخوردار خواهند شد و می توانند برای گذار به ارتباطات ریلی هوشمند و دارای پهنای باند بیش تر آماده شوند.

شرکت فرانسوی تجهیزات مخابراتی آلکاتل-لوسنت با شرکت های راه آهن پکن و نانینگ چین قراردادی امضاء کرد تا شبکه های ارتباطات پیوسته راه آهن چین را ارتقاء دهد.

طبق این قرارداد شرکت فرانسوی فناوری پیشرفته فیبر نوری در اختیار راه آهن چین می گذارد. فناوری ترابرد نوری آلکاتل-لوسنت خطوط ارتباطات را بهبود می دهد و از عملیات

ریلی مهم شامل ارتباطات عملیاتی، ارسال علائم و مراقبت تصویری پشتیبانی می کند تا جابجایی ایمن و به موقع مسافران تضمین شود. آخرین نسل راهکار نوری DWDM آلکاتل-لوسنت به نام سویچ خدمات فوتونی (پی اس اس) ۱۸۳۰ در حلقه سوم راه آهن چین راه اندازی خواهد شد که پکن را از طریق شبکه ای ریلی به طول ۶۲۳ کیلومتر به شهرها و شهرک ها می پیوندد. در این راهکار جدید با پیاده سازی فناوری سرعت ۱۰ گیگایی کارایی شبکه ای ارتباطات

ترجمه: مهدی ترابی

برگزاری

هفتمین اجلاس وزرای حمل و نقل شانگهای در اوفای روسیه

هفتمین اجلاس وزرای حمل و نقل شانگهای (SCO) با حضور کشورهای عضو و ناظر در تاریخ ۱۵-۱۴ می ۲۰۱۵ در اوفای روسیه برگزار شد. در این اجلاس علاوه بر کشورهای اصلی شامل روسیه، قزاقستان، چین، قرقیزستان، ازبکستان و تاجیکستان اعضای ناظر شامل ج.ا.ایران، مغولستان، افغانستان، سازمانهای بین المللی حمل و نقلی نظیر اسکاپ و IRU نیز حضور داشتند. اجرای عملی توافقنامه میان دولتها در زمینه تسهیل حمل و نقل جاده ای و ریلی، توسعه سیستم حمل و نقل مشترک، تبادل اطلاعات برای توسعه ترافیک ترانزیت، فعال نمودن کریدورهای بین المللی ریلی و جاده ای، مدرن سازی بزرگراهها و زیرساختهای جاده ای، اهمیت حمل و نقل در توسعه اقتصادی، حمل و نقل رقابتی و ایمنی سازی جاده ها از مباحث مطرح شده و مورد تاکید در این اجلاس دو روزه بود. هیات نمایندگی جمهوری اسلامی ایران متشکل از آقایان مهدی ترابی کارشناس ارشد روابط بین الملل راه آهن ج.ا.ایران و آقای میرزا خانی رایزن اقتصادی سفارت ج.ا.ایران در مسکو نیز در این اجلاس حضور فعالی داشتند و در بخش گزارشات کشوری سخنرانی از توانمندیهای ریلی ج.ا.ایران به همراه پرزنتیاشنی از کریدورهای ریلی بین المللی عبوری از ج.ا.ایران برای شرکت کنندگان ارائه شد. اعضای اصلی در پایان، پروتکل هفتمین نشست اجلاس وزرای حمل و نقل شانگهای را امضا کرد.

رشد

چشمگیر در بخش ساخت راه آهن عربستان سعودی

بخش ساخت راه آهن عربستان سعودی، رشد چشمگیری را با میانگین ۱۰ درصد طی پنج سال گذشته به ثبت رسانده است. این امر به کمک پروژه های مهم زیرساخت دولت از جمله ارتقاء شبکه ریلی انجام شده است. بین سال های ۲۰۱۳-۲۰۰۹، صنعت ساخت راه آهن عربستان سعودی نرخ رشد سالانه ۱۰ درصدی را تجربه کرده است که نشان دهنده قدرت بالای بخش صنعت آن کشور و سرمایه گذاری قابل توجه دولت پادشاهی عربستان در بخش اقتصاد غیر نفتی است. شبکه ریلی الحرمین که شهر جدّه را به دو شهر مذهبی مکه و مدینه متصل می کند یا راه آهن جدید شمال-جنوب که معادن سنگ فسفات را به بنادر ریلی در سرتاسر کشور متصل می کند، موجبات رشد تجاری راه آهن آن کشور را فراهم می آورد. دولت عربستان سعودی، توسعه زیرساختهای آن کشور را در قالب برنامه های پنج ساله خود قرار داده است.

برگزاری هشتاد و ششمین اجلاس مجمع عمومی UIC و نهمین کنگره جهانی راه آهن پرسرعت

هشتاد و ششمین اجلاس مجمع عمومی اتحادیه بین المللی راه آهن UIC در تاریخ ۶ جولای ۲۰۱۵ (۱۵ تیرماه ۱۳۹۴) در توکیو ژاپن برگزار می شود. نهمین کنگره جهانی راه آهن پرسرعت جشن دستاوردهای گذشته، طراحی آینده نیز در تاریخ ۱۹-۱۶ تیر ۹۴ همزمان در توکیو (ژاپن) برگزار شد. تمرکز بر فعالیتهای جهانی، چشم انداز جهانی برای توسعه راه آهن، تصویب صورتجلسه هشتاد و پنجمین نشست برگزار شده در پاریس مورخ ۲۰۱۴، بررسی گزارش مالی، عضویتها و... از موضوعات مورد بحث در اجلاس مجمع عمومی خواهد بود. پیشرفتهای فنی جدید، ساختارهای مهندسی، مدیریت ظرفیت، برنامه ریزی شبکه، خدمات مشتری، انرژی و محیط زیست از موضوعات مورد بررسی در نهمین کنگره جهانی راه آهن پرسرعت ژاپن است.



گفت‌وگو با محمدرضا محمدی ارسی عضو هیات مدیره شرکت راه آهن حمل و نقل

غم نامه‌ای برای تمام فصول

کمبود امکانات در مبادی بارگیری و تخلیه، باعث توقف واگن‌ها می‌شود

شرکت راه آهن حمل و نقل انجام دادیم. وی معتقد است باید «غم نامه» یک واگن را از زمان واگذاری به خط بارگیری در مبدا تا برگشت آن به همان نقطه را در شبکه ریلی کشور مورد بررسی و موشکافی قرار دهیم تا ببینیم چرا شبکه ریل دچار عقب ماندگی تاریخی است. این گفت‌وگو را در ادامه می‌خوانید.

افزایش سهم ۱۸ درصدی سهم حمل و نقل ریلی وعده‌ای است که مسئولان راه آهن اعلام کرده‌اند. برخی از مدیران و کارشناسان فعال در صنعت حمل و نقل ریلی معتقد هستند طی سال‌های گذشته رویکرد مسئولان بیشتر شعار گونه بوده است تا واقع گرایانه. در این خصوص گفت‌وگویی با محمدرضا محمدی ارسی عضو هیات مدیره

۵) کمبود نیروی کشش و نیروی انسانی باعث کندی سیر و توقف واگن‌ها در مسیر حمل می‌شود.
۶) نقدی کردن حق دسترسی راه آهن در مواقعی که حق دسترسی راه آهن توسط شرکت حمل و نقل ریلی به موقع پرداخت نمی‌شود باعث توقف بارگیری در مبادی می‌شود، این امر ناشی از عدم پرداخت کرایه حمل توسط معدن یا کارخانه فولادی

۲) کمبود امکانات بارگیری مناسب ریلی در مبادی حمل، باعث توقف واگن‌ها در مبدا و ایستگاه‌های بین راه می‌شود.
۳) کمبود امکانات تخلیه مناسب واگن‌ها در مقاصد، باعث توقف واگن‌های باردار در مقصد و ایستگاه‌های بین راه می‌شود.
۴) متصل نبودن بسیاری از معادن به شبکه ریلی کشور.

محمولات حمل شده توسط بخش ریلی مواد معدنی است و تنها در بخش مواد معدنی کمتر از ۵۰ درصد محمولات جابه‌جا شده توسط راه آهن حمل می‌شود که با رفع موارد ذیل می‌تواند به ۸۰ درصد افزایش داد:
۱) مشکلات مالی بین معادن و کارخانجات تولیدی فولاد که اکثر مواقع باعث توقف بارگیری ریلی و از دست رفتن فرصت‌ها می‌شود.

دولت اعلام کرده‌است در سال ۱۳۹۴ قرار است سهم حمل و نقل ریلی ۱۸ درصد افزایش یابد؛ این طرح را چقدر عملی می‌دانید؟
افزایش ۱۸ درصدی سهم حمل و نقل ریلی در سال ۱۳۹۴ با امکانات موجود (خطوط و ناوگان ریلی) دور از انتظار نیست بلکه به راحتی حداقل به میزان ۴۰ درصد قابل اجرا است. در حال حاضر بیش از ۶۵ درصد

نقدی کردن حق دسترسی

راه آهن در مواقعی که حق

دسترسی راه آهن توسط

شرکت حمل و نقل ریلی به

موقع پرداخت نمی شود باعث

توقف بارگیری در مبادی

می شود، این امر ناشی از عدم

پرداخت کرایه حمل توسط

معدن یا کارخانه فولادی

(صاحب کالا) به شرکت حمل

و نقل ریلی است.



۸) حل یا نبود موانع مندرج در بندهای ۱ و ۵ سؤال اول

برای کاهش تعمیرات ویژه چه پیشنهادهایی دارید و چگونه می توان تعمیرات ویژه را کاهش داد؟

بهره برداری مناسب از ناوگان، رعایت قوانین و مقررات سیر و حرکت، رعایت تناژ بارگیری و فشار بر محوری واگن و استفاده از امکانات و تجهیزات تخلیه و بارگیری مناسب و انجام تعمیرات به موقع در کاهش تعمیرات ویژه موثر خواهد بود. همچنین به منظور جلوگیری از توقف طولانی مدت واگن ها جهت انجام تعمیرات ویژه واگن ها پیشنهاد می شود این امر همانند تعمیرات جاری توسط عوامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران صورت پذیرد.

صحبت آخر...

توسعه حمل و نقل ریلی مورد توجه مقامات ارشد، دولت و مسئولان کشور در یک دهه اخیر قرار گرفته و در اکثر سخنرانی های مهم، یکی از موضوعات مطرح شده مربوط به توسعه حمل و نقل ریلی است ولی در اجرا چندان توجه خاصی صورت نگرفت و به عبارتی به مرور به صورت شعارگونه در آمده است.

حمل و نقل موجب رشد و شکوفایی اقتصادی و توسعه کشورها است به طوری که رشد اقتصادی اکثر کشورهای پیشرفته با توسعه حمل و نقل ریلی صورت گرفته است.

صحیح در سیر واگن ها در شبکه ریلی پیشنهاد می کنید؟

۷۰ درصد کالای جابه جا شده در ۳۰ درصد طول شبکه ریلی صورت می گیرد که این توزیع نامناسب باعث افزایش ترافیک این محورها و کندی سیر و حرکت واگن ها می شود.

دو خطه کردن این خطوط و به روز کردن سامانه های علایم و ارتباطات، تامین نیروی کشتش کافی و نیروی انسانی مورد نیاز به همراه برنامه ریزی دقیق در مرکز و ایجاد هماهنگی بین تمامی بخش ها و ادارات کل (نواحی) باعث بهبود مدیریت و برنامه ریزی صحیح در شبکه می شود، تامین واگن سالم و تجهیزات بارگیری و تخلیه مناسب در مبادی و مقاصد از دیگر ضروریات این امر است و عدم اجرای صحیح هر یک از آیتم های ذکر شده موجب اختلال در سیر خواهد شد.

چه پیشنهادهایی در خصوص افزایش بهره وری در سیر واگن ها و کاهش قیمت تمام شده حمل پیشنهاد می کنید؟ همچنین چه مشکلاتی در مبادی بارگیری و تخلیه از نظر نرم افزاری و سخت افزاری وجود دارد و پیشنهاد شما در این خصوص چیست؟

افزایش بهره وری در سیر واگن ها و کاهش قیمت تمام شده به عوامل بسیار زیادی بستگی دارد که همه دست اندر کار و درگیر در فرایند حمل در آن سهم دارند:

- ۱) دو خطه کردن خطوط راه آهن
- ۲) اتصال مبادی و مقاصد بار به شبکه ریلی با احداث خطوط فرعی
- ۳) دارا بودن امکانات و تجهیزات بارگیری کافی و مناسب در مبادی حمل
- ۴) دارا بودن امکانات و تجهیزات تخلیه کافی و مناسب در مقاصد تخلیه
- ۵) افزایش سرعت سیر که منجر به کاهش زمان رسیدن واگن به مبدا یا مقصد می شود
- ۶) سالم بودن و آماده به کاری بالای واگن
- ۷) در اختیار قرار دادن دیوهای تعمیراتی به پیمانکاران با حداقل اجاره بها

(صاحب کالا) به شرکت حمل و نقل ریلی است.

موارد فوق منجر به از دست دادن فرصت حمل و نقل ریلی شده و جبران آن در روزهای بعد بسیار سخت و امکان پذیر نخواهد بود، تنها با عدم تکرار موارد فوق در سال ۱۳۹۴ شاهد افزایش حداقل ۴۰ درصد سهم ریلی خواهیم بود.

با توجه به توافق لوزان و چشم انداز لغو تحریم ها؛ سرمایه گذاری در صنعت حمل و نقل ریلی چه تحولی را تجربه خواهد کرد؟ چه راهکارهایی پیشنهاد می کنید؟

با لغو تحریم ها انتظار می رود که اقتصاد کشور از حالت رکود خارج شود و بازار تولید و کسب و کار و تجارت رونق و افزایش یابد که این امر در رشد حمل و نقل ریلی نیز بی تاثیر نخواهد بود و نیاز به سرمایه گذاری در راه آهن چند برابر خواهد شد ولی مادامی که مشکلات شرکت های حمل و نقل ریلی به عنوان سرمایه گذار از پیش رو برداشته نشود و تضمینی برای بازگشت سرمایه وجود نداشته باشد اتفاق خاصی در این حوزه صورت نخواهد گرفت.

در حال حاضر متوسط درآمد ماهیانه یک دستگاه واگن لبه بلند یک میلیون تا یک میلیون و دویست هزار تومان است، در حالی که یک دستگاه کامیون به طور متوسط ماهیانه حداقل ۹ میلیون تومان درآمد دارد، به نظر شما آیا سرمایه گذاری در این بخش منطقی خواهد بود.

به نظر شما حمایت هایی که توسط دولت صورت می گیرد به بهره برداران تعلق بگیرد بهتر است یا به شرکت های سازنده و تولید کننده واگن؟

شرکت های سازنده و تولید کننده واگن، توان تولید واگن به میزان نیاز بخش خصوصی را ندارد، لذا به منظور ترغیب سرمایه گذار و بخش خصوصی به خرید واگن بهترین راه حل دولت حمایت از بهره برداران است.

چه راهکارهایی برای مدیریت

متولی حمل و نقل در کشور وزارت راه و شهرسازی است که اگر توجه داشته باشیم نامی از حمل و نقل در آن دیده نمی شود و به تنهایی نیز قادر به توسعه این بخش (حمل و نقل ریلی) نخواهد بود بلکه مشارکت دولت و ارگان ها و نهادهای قانونگذار و سایر وزارتخانه های مرتبط (استفاده کننده) را می طلبد، ضرب المثل ایرانی داریم که می گوید یک دست به تنهایی صدا ندارد.

وزارت راه و شهرسازی بدون مشارکت و حمایت تنها به عنوان «مسکن» در رفع موانع و گلوگاه های ریلی و به صورت مقطعی می تواند نقش داشته باشد.

توسعه راه آهن و حمل و نقل و موانع و مشکلات آن از چند جنبه بایستی مورد مطالعه و بررسی قرار گیرد:

- ۱) آیا امکان تامین اعتبارات مورد نیاز برای احداث یک هزار کیلومتر خطوط جدید در کشور وجود دارد؟
- ۲) آیا احداث خطوط جدید در چند سال اخیر توجه اقتصادی داشته است؟
- ۳) دلایل عدم سرمایه گذاری بخش خصوصی در زمینه ریلی چیست؟
- ۴) دلایل نارضایتی بخش خصوصی فعال در این صنعت چیست؟
- ۵) آیا با شرایط موجود امکان برگشت سرمایه در بخش ریلی وجود دارد؟

۶) دلایل علاقه مندی صاحبان کالا و صنایع به حمل و نقل جاده ای چیست؟

برای رسیدن به پاسخ بعضی از سوالات فوق و سایر مواردی که به آن اشاره نشده باید غم نامه یک واگن را از زمان واگذاری به خط بارگیری در مبدا تا برگشت آن به همان نقطه را در شبکه ریلی کشور مورد بررسی و موشکافی قرار دهیم تا نقاط قوت و ضعف عوامل دخیل در این فرآیند اعم از تولید کننده، خریدار، شرکت مالک واگن و لکوموتیو، راه آهن، مبادی بارگیری، مقاصد تخلیه و ارگان ها و سازمان های مرتبط با این بخش را بررسی و مورد مطالعه قرار دهیم.



روند نوسازی در شرکت رجا به کندی صورت می‌گیرد رجا برای نوسازی ناوگان خود چه طرح‌هایی دارد و چه تعداد ناوگان فرسوده را خارج خواهید کرد و از همه مهم‌تر منابع آن از چه طریقی تأمین خواهد شد؟

فرایند تأمین ناوگان نو فرایندی طولانی است، یعنی مطالعه، مذاکره، قرارداد و شروع عملیات خرید طی فرایندی صورت می‌گیرد. البته از سال گذشته عملیات خرید را از شرکت‌های خارجی شروع کرده‌ایم و امیدواریم طی ماه آینده به امضاء برسد یعنی در مورد انتخاب نوع ناوگان، نوع شرکت و تعیین قیمت به توافق برسیم. پس از امضای قرارداد مذکور نام شرکت و کشور تولید کننده اعلام می‌شود. بخشی از منابع آن، از محل وام صندوق بانک عامل اعلام شده و طرح خرید ناوگان رجا مورد تصویب بانک قرار گرفته است. این خرید شامل ۵۰۰ دستگاه واگن به مبلغ حدود ۶۰۰ تا ۷۰۰ میلیون یورو است. بانک عامل هم بانک صنعت و معدن است و تا میزان ۷۵ درصد کل خرید را به صورت وام از صندوق توسعه ملی دریافت خواهیم کرد.

آیا با خرید واگن‌های دست دوم موافق هستید یا خیر؟

در حال حاضر میانگین عمر ناوگان ریلی کشور حدود سی سال است. در شرایطی که امکان ورود واگن نو نبود چنانچه واگن دست دوم وارداتی موجب کاهش میانگین عمر ناوگان کشور می‌شد، خوب بود تا آن‌ها را جانشین واگن‌های ۵۰ یا ۶۰ ساله در کشور بکنیم اما در بحث کلان نباید واردات دست دوم جانشین خرید ناوگان نو بشود. یعنی باید حتماً دو برابر واگن دست دومی که وارد می‌کنیم ناوگان نو در حمل و نقل ریلی جای بگیرد. در کشوری مانند ایران با سابقه کهن و سرمایه‌گذاری که در حمل و نقل ریلی دارد مناسب نیست که از واگن دست دوم استفاده کنیم. شاید کشورهایی با منابع محدود و اقتصاد ضعیف‌تر ناچار باشند از ناوگان دست دوم استفاده کنند ولی با محاسباتی که انجام

گفت و گوی اختصاصی با مدیر عامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا

ساختار فعلی راه آهن باید تغییر کند

با تغییر ساختار سنتی راه آهن حضور بخش خصوصی پر رنگ‌تر می‌شود

ناصر فرجی

مدیر عامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا معتقد است، ساختار فعلی راه آهن جمهوری اسلامی ایران همان ساختاری است که در زمان تصدی‌گری وجود داشته و باید تغییر یابد زیرا مانع از آن شده تا بخش خصوصی به طور جدی و واقعی بتواند وارد عرصه سرمایه‌گذاری در این حوزه شود. گفت‌وگوی نشریه با سید حسن موسوی‌نژاد مدیر عامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا را می‌خوانید.

دولت تدبیر و امید برای رونق بخش ریلی کشور حمایت‌های ویژه‌ای را در دستور کار قرار داده و گام‌های مثبتی نیز در این خصوص برداشته است. از آن جایی که بهره‌برداری از خطوط ریلی کشور به بخش خصوصی واگذار شده انتظار می‌رود راه آهن جمهوری اسلامی ایران به عنوان نهاد حاکمیتی و متولی بخش ریلی کشور زمینه حضور بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری در این حوزه را بیش از پیش هموار کند.

قیمت سوخت در ازای هر مسافر از محل ردیف مربوط به تبصره بند ق تخصیص می‌یابد. بنابراین عملکرد سال جاری باید اعلام شود و مسافر حمل شده توسط ناوگان جدید به تأیید راه آهن برسد تا از شرکت ملی نفت و ستاد سوخت، یارانه دریافت کنند. بنابراین کسی تاکنون آن را دریافت نکرده است.

به حمل و نقل کشور از مابه‌التفاوت صرفه جویی سوخت را به حمل و نقل ریلی اختصاص دهند. آئین‌نامه اجرایی آن به تصویب هیات وزیران رسیده و از امسال باید اجرایی شود. قاعداً عملکرد ناوگانی که وارد این سامانه شده استخراج می‌شود و نفر کیلومتر مسافر حمل شده معادل ۱۵ سی سی

بر اساس بند ق تبصره بودجه سال ۹۴، قرار بود مبالغی به عنوان کمک ویژه به بخش ریلی کشور عملیاتی شود آیا تاکنون اعتباری از این مصوبه به شرکت رجا تعلق گرفته است؟ اعتبارات بند ق ناظر بر این بود که صرفه جویی ناشی از ورود ناوگان جدید



موسوی نژاد:

درست است که ضریب اشغال حدود ۷۵ درصد است اما درخواست سفر در بسیاری از ایام غیر متقارن است یعنی فقط در یک مسیر درخواست داریم و در مسیر عکس آن درخواستی وجود ندارد

به دریافت آن نشدیم. در نهایت مجدداً این نامه به امضای وزیر محترم راه و شهرسازی رسیده و به سازمان مدیریت ارسال شده تا یارانه مربوط به سنوات گذشته را بتوانیم دریافت کنیم. به نظر می‌رسد که مسوولان کشور قانع شده‌اند که باید مابه‌التفاوت قیمت‌های تکلیفی با قیمت تمام شده را به صورت یارانه پرداخت کنند. برای سال ۹۳ و ۹۴ باید حدود ۹۰ میلیارد تومان به شرکت رجا پرداخت شود.

به نظر شما برای افزایش سهم ناوگان حمل و نقل ریلی در جابجایی بار و مسافر کشور دولت چه اقداماتی را باید صورت دهد؟ هنوز این احساس را دارم که در حمل و نقل ریلی به اندازه تقاضایی که وجود دارد عرضه صورت نگرفته است. درست است که ضریب اشغال حدود ۷۵ درصد است اما درخواست سفر در بسیاری از ایام غیر متقارن است یعنی فقط در یک مسیر درخواست داریم و در مسیر عکس آن درخواستی وجود ندارد. بنابراین در چنین وضعیتی اگر بخواهیم به همه تقاضاها پاسخ دهیم ضریب اشغال ما کم‌تر از ۶۰ درصد خواهد بود. بخشی از تقاضاها به خاطر نبود واگن مناسب پاسخ داده نمی‌شود. جدا از این که در حال حاضر خدمات ما برای مسافر مطلوب نیست هم به لحاظ زمان سیر و هم به لحاظ قیمت برای بعضی گروه‌هایی از جامعه که نیازمند تخفیف هستند مانند دانشجوین، دانشجویان یا کارمندان که به طور مستمر مسیرهایی را طی می‌کنند و این روش در سایر کشورها نیز رایج است. اگر دولت در این زمینه‌ها تدابیری بیاندیشد فکر می‌کنم تا دو برابر ظرفیت فعلی تقاضا برای حمل و نقل ریلی وجود دارد. در حال حاضر سهم حمل و نقل ریلی حدود ۸ درصد کل حمل و نقل در کشور است.

شرکت رجا به عنوان بخش خصوصی با چه مشکلاتی از قبیل قوانین و مقررات و برخی موارد بانکی یا سیاست‌های جاری در راه آهن جمهوری اسلامی ایران روبرو است؟ فکر می‌کنم بخش دولتی راه آهن

واحد، اجتناب ناپذیر است. در همه جای دنیا، زیرساخت یا واحد برنامه ریزی این کار را انجام می‌دهد.

در خصوص افزایش سرعت به ویژه در حوزه مسافری چه اهدافی را دنبال می‌کنید؟

در مورد افزایش سرعت، برنامه ریزی و سرمایه‌گذاری در زیر ساخت ضروری است. در سال گذشته راه آهن اقدامات خوبی را انجام داد از جمله در مسیر تهران - مشهد بخشی از گلوگاه‌ها که سوزن‌هایی با تراوس چوبی بود به تراوس بتنی تبدیل شد و الان زیر بار قرار گرفته است به همین دلیل سرعت بر روی سوزن بین ۴۰ تا ۴۵ کیلومتر افزایش یافت و قطارها نیازی به کاهش سرعت ندارند. همچنین سامانه ATC یا واپایش (کنترل) خودکار قطار که در اسفندماه سال ۹۳ افتتاح شد در واقع دخالت انسان را در واپایش قطارها کم‌تر می‌کند و در نتیجه ایمنی افزایش می‌یابد. انشاءالله بلاک متحرک هم به زودی زیر بار قرار می‌گیرد که در این صورت ظرفیت خط اضافه می‌شود و فاصله قطارها را می‌توانیم به کم‌تر از ده دقیقه برسانیم. در نتیجه با راه اندازی سامانه واپایش خودکار قطارها به افزایش سرعت و افزایش ظرفیت می‌رسیم و امیدواریم طی سال ۹۴ بقیه خطوط هم به این سامانه مجهز شود.

آیا برای افزایش قیمت بلیت قطارها برنامه‌ای دارید در حالی که تصور می‌کنیم هم اکنون قیمت‌ها به سقف خود رسیده است؟

در حال حاضر متنوع‌ترین سطح قیمت را دارا هستیم. به عنوان مثال در محور تهران - مشهد از ۲۲ هزار تومان تا ۸۰ هزار تومان قیمت بلیت داریم و قطار زندگی هم با قیمت جدیدی به این ناوگان افزوده خواهد شد. تحلیل بنده این است که مردم به جای قطار ارزان‌تر، قطار با کیفیت بالاتر را ترجیح می‌دهند. طبق آماری که داریم، قطارهای گران‌تر بالاترین ضریب اشغال را دارند و ظرفیت خالی ما بیش‌تر در قطارهای ارزان است علی‌رغم این که در همین قطارهای ارزان سطح خدمات، نظافت و برخورد با مسافران

داده‌ایم می‌توانیم بهترین واگن‌های نو را خریداری کنیم. واگن‌های نویی را که خریداری خواهیم کرد یک سال پس از بازگشایی LC یا پرداخت پول تحویل می‌دهند و در مدت دو سال به ناوگان کشور اضافه خواهد شد. فکر می‌کنم با ورود این واگن‌ها شاهد تاثیر جدی در بهبود ناوگان مسافری کشور خواهیم بود.

چندی پیش شرکت رجا از شرکت مسافری به شرکت حمل و نقل ریلی تبدیل شد، با توجه به این تغییر رویکرد چه برنامه‌هایی برای فعالیت در حوزه باری خواهید داشت؟

شرکت رجا طبق مقررات راه آهن جمهوری اسلامی ایران نمی‌تواند حمل بار انجام دهد اما می‌توانیم شرکتی برای حمل بار داشته باشیم. مطالعات لازم را برای تشکیل شرکت حمل و نقل بار انجام داده‌ایم که نیازمند سرمایه‌گذاری جدیدی خواهد بود و سهام‌داران یا صاحبان سهام شرکت حمل و نقل ریلی رجا باید در خصوص آن تصمیم‌گیری کنند. در حال حاضر مطالعات و پیشنهادهای ما هم حاضر است و امیدواریم در سال ۹۴ شرکت حمل بار هم داشته باشیم. به روایت دیگر شرکت رجا نمی‌تواند از منابع داخلی خود اعتبارات حمل بار را تأمین کند بلکه باید از طریق وام یا افزایش سرمایه سهام‌داران شرکتی برای حمل بار ریلی تأسیس شود.

شرکت‌های مسافری و باری در حوزه ریلی کشور برای تنظیم حرکت قطارهایشان با مشکلاتی مواجه بودند آیا با روند فعلی موافق هستید؟

در حال حاضر قریب به ده شرکت مسافری و نزدیک به ۳۳ شرکت حمل بار داریم که هیچ‌کدام نمی‌توانند برنامه ریزی حرکت قطارها را خودشان انجام دهند زیرا مقررات و قوانین، چنین اختیاری به آن‌ها نمی‌دهد. بنابراین برای هماهنگی و تمرکز بیش‌تر لازم است که برنامه ریزی حرکت قطارها توسط راه آهن جمهوری اسلامی ایران انجام شود و این تمرکز و برنامه ریزی

مانند قطارهای دیگر است. در حال حاضر قطارهای گران‌تر با ظرفیت کم‌تر بیش‌تر مورد استقبال واقع می‌شود. طبق نظرسنجی هم که در ایام نوروز از مسافران به عمل آوردیم اولین دلیل انتخاب قطار از نظر آن‌ها ایمنی سپس راحتی و قیمت، عامل چهارم موثر در خرید بلیت قطار است. تحلیلی هم که خود ما از آمارها داشته‌ایم سهم مسافرت به شدت کاهش داشته و سهم کاهش در حمل و نقل ریلی از بقیه شیوه‌های حمل و نقل کم‌تر بوده است و این نشان می‌دهد مردم قطار را بیش‌تر از سایر وسایل حمل و نقل دیگر انتخاب می‌کنند.

به طور متوسط ضریب اشغال قطارها در مسیرهای داخلی چه میزان است؟ همچنین با توجه به این که زمانی شرکت رجا دولتی بود حرکت در برخی محورها به صورت تکلیفی انجام می‌شد، آیا این روال همچنان ادامه خواهد داشت؟

اگر مسیرهای محلی را حذف کنیم که موضوعش از قطارهای بین شهری متفاوت است، میانگین ضریب اشغال قطارهای بین شهری ۷۵ درصد و در مورد قطارهای ۴ تخته یا قطارهای گران قیمت حدود ۹۳ درصد است. در پایان سال ۹۳ سازمان مدیریت پذیرفت که یارانه به قیمت‌های تکلیفی ما تعلق می‌گیرد و در واقع نامه کارشناسی مربوطه به امضای معاونت بودجه سازمان مدیریت رسید ولی این طرح با پایان سال مواجه شد و موفق



رییس هیات مدیره شرکت آلوکاست ایران:

بعد از رفع تحریم، همه کارها به خارجی واگذار نشود

ناصر فرجی

توسعه حمل و نقل ریلی بدون توانمندی و شکوفایی صنایع ریلی و شرکت‌های دانش بنیان در این حوزه میسر نمی شود بنابراین باید بیش از گذشته به تولید کنندگان و سازندگان ادوات، قطعات و تجهیزات ریلی توجه شود تا علاوه بر رفع نیازهای داخلی زمینه استمرار شکوفایی صنعت ریلی در کشور مهیا شود. شرکت آلوکاست ایران از جمله سازندگان حوزه ریلی است که برای اولین بار اقدام به طراحی، ساخت و تولید قطعات و تجهیزات شبکه بالاسری قطار برقی کرده و هم اکنون از توانمندترین سازندگان براق آلات شبکه بالاسری قطار برقی در کشور محسوب می شود. مهندس اکبر ریاحی رییس هیات مدیره شرکت آلوکاست ایران در گفت‌وگو با نشریه ضمن تشریح فعالیت‌های این شرکت، موانع و مشکلات موجود که تولید کنندگان صنعت ریلی با آن مواجه هستند را عنوان کرده است.

شرکت آلوکاست از چه سالی کار خود را آغاز کرد و در چه زمینه‌هایی فعالیت می کند؟

این شرکت از حدود سال ۵۸ تولید خود را در زمینه ساخت براق آلات خطوط توزیع و انتقال برق آغاز کرد و جزو اولین شرکت‌هایی است که این محصولات خود را به تولید انبوه رساند یعنی به شکل مهندسی کار ساخت قطعات و تجهیزات برقی را انجام داد. در سال ۷۰ ضمن همکاری شرکت مسدوفر اتریش کسب دانش فنی کردیم و از سال ۷۰ به بعد تولید براق آلات ۲۰ کیلو ولت به بالا یعنی ۶۳ کیلوولت، ۱۳۲ کیلوولت، ۴۰۰ کیلوولت و ۷۶۵ کیلوولت را به عهده داشتیم. از آن زمان به بعد تولید براق آلات انتقال برق در کشور بومی شد. شرکت‌های برق منطقه ای و توزیع برق وزارت نیرو جزو مشتریان شرکت آلوکاست ایران بودند. در سال ۸۸ شرکت راه آهن آذربایجان که دارای اولین خط قطار برقی در تبریز - جلفا بود سفارش تعدادی از قطعات مورد نیاز خود را به این شرکت داد که اولین فعالیت شرکت در زمینه تولید براق آلات برای حمل و نقل محسوب می شود. متعاقب آن شرکت متروی تهران از ما دعوت به همکاری کرد. بنابراین تعداد متنوعی از قطعات مورد نیاز متروی تهران را ساختیم و سپس ساخت قطعات برای متروی مشهد در دستور کار قرار گرفت و حجم کار متروی مشهد و متروی تهران افزایش یافت. در نهایت جزو اولین تولید کنندگان یا تامین کنندگان براق آلات شبکه بالاسری قطار برقی در کشور محسوب می شویم.

با توجه به سیاست‌های راه و شهرسازی و متعاقب آن راه آهن جمهوری اسلامی ایران در زمینه برقی شدن خطوط تهران - مشهد و تهران - اصفهان است. آیا شرکت آلوکاست در راه اندازی یا تکمیل این دو محور نقشی دارد؟

قطارهای برقی نسبت به قطارهای دیزلی علاوه بر کاهش آلودگی محیط زیست و کاهش مصرف سوخت، موجب افزایش سرعت هم می شوند. نه تنها کشور

وجود دارد یا طبق همین سامانه فعلی فروش انجام خواهد یافت؟

در حال حاضر سامانه فروش بلیت رجا که سامانه آزمایش شده‌ای است در اختیار راه آهن قرار دارد که آن برای کل شرکت‌ها انجام می شود اما به نظر من در واقع فناوری اطلاعات اجازه می دهد با حفظ حقوق راه آهن برای نظارت، فروش بلیت به طور مستقل توسط شرکت‌ها انجام شود تا مسافران بتوانند هم از طریق دفاتر مسافرتی و هم خرید مستقیم اینترنتی به کل ظرفیت بلیت دسترسی داشته باشند. بنابراین نیازی نیست سامانه یکپارچه‌ای که اختیارات

نیاز به تجدید ساختار است چرا که ساختار فعلی راه آهن تا حدودی کاملاً تسهیل نشده و مداخله بخش دولتی در اختیارات بخش خصوصی زیاد است. از سوی دیگر بخش خصوصی هم در این حوزه بسیار جوان است و به حوزه اختیارات خودش هنوز مسلط نیست. این دو عامل موجب شده که بخش خصوصی واقعی و جدید در حمل و نقل مسافری نداشته باشیم. سرمایه گذاران به دستگاه‌های شبه دولتی وابسته هستند و هیچ کدام به طور جدی سرمایه گذاری نکرده‌اند. برای این که بخش خصوصی جدی در حمل و نقل



شرکت‌ها را محدود می کند وارد سامانه بکنیم. تجربه آن در دنیا و داخل کشور وجود دارد به طور مثال شرکت‌های هوایی همین گونه عمل می کنند. بانک‌های کشور هم استقلال دارند و علی‌رغم این که بانک مرکزی نظارت سخت‌گیرانه تری هم اعمال می کند ولی سامانه‌های مستقل بانک‌ها از طریق سامانه‌هایی که بانک مرکزی ارائه کرده مشغول فعالیت خود هستند. به هر حال باید تجربیات سایر کشورها را مرور کنیم و سرمایه گذار در این حوزه اولین موضوعی که نیاز دارد بازگانی مستقل و فروش است که در غیر این صورت شاهد سرمایه گذاری‌های جدی در این بخش نخواهیم بود.

ریلی داشته باشیم باید حتماً اختیارات بیش تری به این بخش داده شود و اجازه اعمال حقوق مالکانه بیش تری به آن داده شود. این زمینه‌ها در راه آهن ایجاد شده ولی هنوز به نظر من با شرایط طبیعی فاصله دارد.

به عنوان آخرین سوال بفرمایید که در دوره قبلی مدیریتی رجا و راه آهن بحثی در خصوص فروش بلیت مطرح شد که راه آهن مدعی ایجاد سامانه جدیدی برای فروش بلیت بود و در حال حاضر هنوز شرکت رجا فروش بلیت را انجام می دهد. آیا برنامه‌ای برای تغییر این سامانه

ناصر صوفی مدیر عامل

راه آهن شرقی بنیاد:

چالش اصلی صنعت ریلی، تامین اعتبار است



در حال حاضر فعالیت بخش خصوصی در حوزه ریلی دچار چه معضلاتی است و به عنوان یکی از فعالان قدیمی در این حوزه چه راهکارهایی را برای حل این مشکلات ارایه می دهید؟

مشکل اساسی در این

حوزه پول است. اگر سرمایه گذاری صورت می گیرد و این سرمایه گذاری در زمان معقولی بازگشت داشته باشد این سرمایه گذاری مفید بوده است. طبیعی است هر سرمایه گذاری قبل از سرمایه گذاری خود مطالعاتی را در خصوص بازگشت سرمایه اش انجام می دهد. عرف دنیا در حوزه ریلی این است که ظرف حداقل ۵ سال بازگشت سرمایه صورت گیرد. اما اگر به عنوان مثال سرمایه در این بخش ظرف ده سال بازگردد انگیزه و جذابیتی برای سرمایه گذاری نخواهد داشت. فکر می کنم مسئولان راه آهن باید این جذابیت را به هر صورتی که ممکن است ایجاد کنند.

مقرر شده به ازای صرفه جویی سوختی که در ریل نسبت به جاده انجام می شود مبالغی به عنوان یارانه به بخش ریلی کشور تعلق گیرد آیا این مصوبات می تواند انگیزه بخش خصوصی برای سرمایه گذاری را در این حوزه افزایش دهد؟

این موضوع مربوط به صرفه جویی سوخت است که قرار بود به ازای هر نفر ۲۰ سنت در قبال ۱۳ درصد اضافه حمل مسافر پرداخت شود. راه آهن شرقی بنیاد حدود ۱/۵ میلیون نفر کیلومتر بیشتر طی سال گذشته حمل کرده است که حدود ۳۰۰ هزار یورو می شود. این مبلغ عدد تاثیر گذاری نیست زیرا وقتی قیمت یک واگن مسافری بالغ بر ۱ تا ۱/۵ میلیون یورو است ۳۰۰ هزار یورو طی یک سال مبلغ قابل توجهی نمی شود اگر بنده به جای راه آهن بودم حساب و کتاب می کردم که چگونه بخش خصوصی سرمایه گذاری کند و بتواند ظرف ۵ سال سرمایه اش را بازگرداند. پس اگر هزینه های دسترسی، لکوموتیو که از بخش خصوصی دریافت می کند جمع کند و با ضریب اشغال آن محاسبه کند ببیند دخل و خرجشان با هم می خواند یا خیر.



دهید؟

مشکلات کمبود نقدینگی و تامین اعتبارات مالی در سطح کشور برای بیشتر شرکتها و تولید کنندگان وجود دارد. البته تاکید من برای این مشکلات نیست بلکه تاکید دارم که هنگامی که رفع تحریم صورت گرفت و دروازه کشور به روی خارجی ها باز شد شرکت های خارجی نیابند و همه کارها به آنها واگذار نشود، البته می دانیم که شرکتهای خارجی زیادی هستند که در حوزه برقی کردن راه آهن سابقه طولانی دارند ولی باید سیاست هایی اتخاذ شود که شرکت های داخلی که علاوه بر توانمندی ساخت، در زمان تحریم در خط مقدم ساخت و تامین قطعات جانفشانی کرده اند فراموش نشوند و متولیان برای ساخت داخل اعتبار بیشتری قائل شوند. این تنها انتظار مهم ماست. بنابراین با سفارش کار و حمایت مادی و معنوی شرکت های داخلی

را تقویت کنند. مشکل دیگر ما در این بخش واردات مواد اولیه و جابجایی مبالغ مالی است. برخی از این مشکلات را حل کرده ایم چرا که کار کشور را نباید رها کرد. در نهایت آمادگی و توانمندی همکاری تنگاتنگ با صنایع ریلی کشور بویژه در پروژه های برقی کردن راه آهن و راه اندازی متروها را دارا هستیم و انتظار داریم با توجه به سوابق کاری به صنعت ریلی کشور خدمات خود را ادامه دهیم.

ایران بلکه در تمام راه آهن های پیشرفته برقی کردن قطارها رویکرد جدیدی است که اتخاذ شده و مقرر شده محور تهران - مشهد به عنوان اولین خط برای این چشم انداز برقی شود و قرار داد آن با شرکت ایرانی و اعتبار دهنده چینی بسته شده است. در این پروژه چون چینی ها اعتبار دهنده آن بوده اند قرار دادی با شرکت مینا منعقد شده و خود چینی ها مسئول تامین تجهیزات بالا سری این خط هستند. در این خصوص معترض هستم چرا که شرکت آلوکاست توانایی انجام آن را دارد و انتظار داشتیم در برقی شدن این خط از توان ما هم بهره مند می شدند. در این جا باید قدر دان شرکت راه آهن آذربایجان، متروی تهران، شرکت قطار شهری و بهره برداری مشهد، قطار شهری تبریز و قطار شهری شیراز باشیم که به ما اعتماد کردند و امور ساخت، طراحی و تامین قطعات و تجهیزات خود را به آلوکاست دادند. بنابراین

این انتظار را هنوز داریم که در انعقاد قراردادهای با توجه به توان داخلی و دانش فنی مهندسان ایرانی بخشی از کار این قراردادها را به شرکت های داخلی بسپارند.

شرکت آلوکاست در حوزه تولید و تامین قطعات و انجام مناقصات خود با چه مشکلات و معضلاتی مواجه است و چه راهکارهایی را برای رونق هرچه بیشتر در صنعت ریلی ارایه می

قطارهای برقی نسبت به

قطارهای دیزلی علاوه

بر کاهش آلودگی محیط

زیست و کاهش مصرف

سوخت، موجب افزایش

سرعت هم می شوند. نه

تنها کشور ایران بلکه

در تمام راه آهن های

پیشرفته برقی کردن

قطارها رویکرد جدیدی

است.





نگاهی به ۲۰۰ سال فناوری ریلی

ترجمه: عباس زندیاف

بخار جاده‌ای موسوم به دیو بخار در سال ۱۸۰۲ گرفته تا فاجعه‌ی گرینویچ در سال ۱۸۰۳ که انفجار یکی از موتورهای تلمبه‌ای ایستای ترویتیک چهار کشته به جا گذاشت. رقبای ترویتیک این حادثه را دست‌آویز کردند تا بگویند بخار پرفشار پدیده‌ای پرمخاطره است. اما لکوموتیو پنیسارن ریچارد ترویتیک وقتی که نخستین لکوموتیو بخار راه‌آهن شد جایگاهی مرکزی در تاریخ فناوری لکوموتیو

قرن ۱۹ تا فناوری‌های پیشرفته‌ی امروز که هنوز به بهره‌برداری کامل نرسیده است نگاهی گذرا می‌اندازیم. ۱۸۰۴ میلادی: آغاز عصر توان بخار توسط ترویتیک ریچارد ترویتیک این مهندس معدن، مخترع و کاشف انگلیسی قبل از شاهکار بزرگ ریلی‌اش در سال ۱۸۰۳ چندین سال روی موتورهای بخار پرفشار کار کرده بود و به نتایج خوب و بدی دست یافته بود. از نمایش موفق لکوموتیو

راه‌آهن را به نمایش گذاشت و تغییری در جهان ایجاد کرد. ترویتیک نخستین لکوموتیو بخار را به نمایش گذاشت و زمینه را برای انقلابی در ترابری فراهم کردند، انقلابی که با انقلاب صنعتی شعله‌ور شد و کشف منابع جدید سوخت و دغدغه‌ی فزاینده برای کارایی و عملکرد زیست‌محیطی آن را در سراسر قرن بیستم به پیش راند. به تحولات لکوموتیو در گذر زمان از بدوی‌ترین موتورهای بخار اوایل

در دو سده‌ی گذشته شاهد اوج‌گیری نوآوری در فناوری رانش ریلی بوده‌ایم. از انقلاب صنعتی در قرن ۱۹ تا قطارهای سبب‌تر و جمع و جورتر آینده، فناوری راه‌آهن خطی را در گذر زمان ترسیم کرده است که از گذشته، حال و آینده‌ی تحولات قطار می‌گذرد. بیش از دو سده از زمانی می‌گذرد که ریچارد ترویتیک مهندس اهل کورنوال در شهر معدنی مرتب‌تر تیدفیل در ولز اختراع خود یعنی

از ترن‌های برقی در مسیرهای طولانی‌تر و پرشیب‌تر را امکان‌پذیر کرد. کالمان کاندو مهندس مجارستانی در پیدایش ریل‌های برقی طولانی‌تر مثل خط ۱۰۶ کیلومتری والتلینا در ایتالیا نقشی کلیدی داشت.

امروزه لکوموتیوهای برقی همچنان نقش مهمی در حوزه ریلی ایفا می‌کنند و قطارهای پرسرعت تی‌جی‌وی فرانسه، شینکانسن ژاپن و آسلاکسپرس ایالات متحده جلوه‌هایی از حضور پرفرورشان است، اما هزینه‌ی سنگین برق‌رسانی به لکوموتیو، خواه از طریق ریل سوم خواه از



طریق سیم‌های بالاسری، همچنان مانعی بر سر راه کاربرد گسترده‌تر این فناوری است.

قدمت قطار برقی به قرن ۱۹ می‌رسد
۱۸۹۲ تا ۱۹۴۵ میلادی:
فرایند دیزلی شدن

موتور احتراقی فشاری (یا موتور دیزل) که در سال ۱۸۹۲ توسط دکتر رودلف دیزل به ثبت رسید به سرعت فکر استفاده از این روش جدید درون‌سوز در رانش قطار را مطرح کرد. چند دهه طول کشید تا مزیت‌های دیزل به طور مناسب در لکوموتیوهای راه‌آهن محقق شود.

راه‌آهنی درهم تنیده به طول ۳۹۰۰ کیلومتر داشت و ۳۰ میلیون مسافر را جابجا می‌کرد.

۱۸۷۹ میلادی: برقی شدن راه‌آهن

آلمان در اواخر قرن ۱۹ کانون شکل‌گیری لکوموتیو برقی بود و نخستین قطار مسافری برقی آزمایشی را ورنر فون زیمنس، مخترع و مؤسس شرکت مهندسی چندملیتی زیمنس در سال ۱۸۷۹ به نمایش گذاشت. با اختراع این قطار بود که ریل سوم برای تأمین برق مطرح شد. این قطار در مسیری دایره‌ای حرکت می‌کرد و طی چهار

برای تبدیل حرکت چرخشی به حرکت جلورونده از محرک خطی چرخ‌دنده‌ای استفاده شده بود.

طرح لکوموتیو سالامانکا

اما جرج استفنسون بود که از تمامی نوآوران لکوموتیو بخار پیشی گرفت پدر راه‌آهن لقب گرفت و یکی از مهندسان و طراحان برجسته‌ی عصر ویکتوریا بود. می‌گویند استفنسون با الهام گرفتن از ترویتیک و موری بین سال‌های ۱۸۱۴ و ۱۸۲۶ میلادی ۱۶ لکوموتیو آزمایشی برای استفاده در معدن زغال سنگ کیلینگورت ساخت که اولین شان بلوخر نام

به دست آورد. شگفت آن که نمایش اصلی این لکوموتیو با یک شرط‌بندی جلوه کرد. ساموئل هامفری حامی ترویتیک و صاحب کارخانه‌ی فلزکاری پدیدارن با ریچارد کراوشی آهن‌فروش ۱۰ هزار شیلینگ شرط بست که لکوموتیو ترویتیک بتواند ده تن آهن را از فلزکاری پدیدارن به روستای آبرسیتون در ۱۶ کیلومتر آن طرف‌تر حمل کند. این لکوموتیو را با استفاده از موتور بخار ساکنی سر هم کرده بودند که چکشی را در فلزکاری پدیدارن به حرکت در می‌آورد.

در ۲۱ فوریه ۱۸۰۴ لکوموتیو ترویتیک توانست در چهار ساعت و اندی این حمل و نقل را انجام دهد تا هامفری برنده‌ی شرط‌بندی شود و حقانیت بخار پرفشار به اثبات برسد. اندکی بعد این موتور را به کاربری ثابت آن در فلزکاری برگرداند. ریچارد ترویتیک هرگز آن گونه که شایسته‌ی پیشگامی‌اش در فناوری لکوموتیو ریلی باشد ارج ندید و در سال ۱۹۳۳ تهی‌دست و فراموش شده چشم از جهان فرو بست. از اختراع‌اش در سال ۲۰۰۴ یعنی دو قرن بعد از نمایش موفقیت‌آمیز آن قدردانی عمومی کردند و خزانه‌داری انگلستان سکه‌ای ۲ پوندی برای بزرگداشت نام و اختراع‌اش ضرب کرد.

۱۸۱۲ تا ۱۸۴۸: پیشرفت بخار

داشت. نام این لکوموتیو هم ریشه در جنگ‌های دوره‌ی ناپلئون دارد. اوج کار استفنسون هم لکوموتیو کیلینگورت بیلی بود که تا سال ۱۸۸۱ در راه‌آهن کیلینگورت کار کرد.

استفنسون به کارش ادامه داد و در سال ۱۸۳۰ نخستین قطار بخار بین شهری را در مسیر لیورپول - منچستر به راه انداخت که آغاز انقلاب قطارهای بخار بود. هنگامی که استفنسون در سال ۱۸۴۸ چشم از جهان فرو بست شرکتی که تأسیس کرده بود پیش‌قراول راه‌آهن‌سازی در انگلستان، ایالات متحده و اروپای قاره‌ای بود. خود انگلستان به تهای

ترابری ریلی بخار که از لکوموتیو پدیدارن ریچارد ترویتیک به گونه‌ای فروتنانه آغاز شد به تدریج در نیمه‌ی نخست قرن ۱۹ در انگلستان اوج گرفت و پایه‌ای برای نوآوران بعدی شد. ماتیو موری در سال ۱۸۱۲ با طراحی لکوموتیو سالامانکا قابلیت سوددهی تجاری لکوموتیو بخار را ثابت کرد. نام این لکوموتیو برگرفته از نبرد سالامانکا در سال ۱۸۱۲ بود که دوک ولینگتون در آن پیروز شده بود. سالامانکا برای کار در راه‌آهن میدلتون طراحی شده بود و نخستین لکوموتیو دو سیلندری بود. همچنین نخستین لکوموتیوی بود که در آن



روندهای قرن ۲۱: ال‌ان‌جی و هیدریل

را به کار گیرند. مشکلات مقرراتی و لجستیکی همچنان پا بر جا است ولی اگر انگیزه‌های قیمت سوخت همچنان قوی باشد احتمال دارد این مشکلات برطرف شود.

ال‌ان‌جی برخی از آلاینده‌ها را کاهش می‌دهد اما اجماع علمی بر این است که جهان باید برای جلوگیری از تغییرات خطرناک اقلیمی به انتقال به دوران پس‌اکربنی بیاورد. در این جا است که بحث هیدریل مطرح می‌شود. فناوری لکوموتیوی جدیدی که در آن به جای موتورهای دیزل از پیل‌های سوختی هیدروژنی پایدار استفاده می‌کنند که پسماندی جز آب ندارد. هیدروژن را می‌توان از منابع انرژی کم‌کربن مثل باد و انرژی هسته‌ای تأمین کرد.

دیزل عامل رشد سامانه‌های راه‌آهن در سراسر جهان شد اما در قرن ۲۱ اثرات زیست‌محیطی قطارهای دیزلی به ظهور فناوری‌های طبیعت‌پسندتر لکوموتیوی منجر شد که برخی به بهره‌برداری رسیده‌اند و برخی در دست بهره‌برداری هستند. این قطارها به میزان قطارهای دیزلی گازهای گل‌خانه‌ای و آلاینده‌های زیان‌باری مثل اکسیدهای نیتروژن و ذرات معلق تولید نمی‌کنند.

انقلاب گاز شیل که در ایالات متحده در حال رخ دادن است و در جاهای دیگر جهان نیز در حال سرعت گرفتن است توجه بیشتر به قابلیت‌های گاز طبیعی

سامانه‌ی برقی دیزلی در جایگاه معیار قرار گرفته است. از میان این سه سامانه، لکوموتیوهای دیزلی برقی تا نیمه‌ی دوم قرن بیستم بیش‌ترین پیشرفت را داشته‌اند و قسمت اعظم لکوموتیوهای دیزلی امروز را تشکیل می‌دهند. در این لکوموتیوها موتور دیزل یک مولد جریان مستقیم یا متناوب را تغذیه می‌کند و این مولد نیز توان موتورهای رانش را تأمین می‌کند.

لکوموتیوهای دیزلی برقی همچنین زمینه‌ساز ساخت سامانه‌های نوین و پیشرفته‌ی لکوموتیوی شده‌اند که در آن‌ها دغدغه‌های زیست‌محیطی در نظر گرفته شده است و در اواخر قرن بیستم ظهور کرده‌اند. این گونه

اما تداوم تحول موتورهای دیزل که کارایی فزاینده‌ای پیدا می‌کردند و افزایش نسبت توان به وزن‌شان در قرن ۱۹ و اوایل قرن بیستم سبب شد تا لکوموتیو بخار در پایان جنگ جهانی دوم عملاً از دور خارج شود و در اواخر دهه‌ی ۱۹۶۰ در کشورهای توسعه‌یافته خبری از آن‌ها نبود. منشاء اکثر این پیشرفت‌ها شرکت مهندسی سولزر سوییس بود که رودلف دیزل چند سالی در آن کار می‌کرد.

استاندارد شدن نسبی موتورهای دیزل در قیاس با موتورهای بخار سبب شد تا در تولید انبوه از صرفه‌ی مقیاسی بهتری برخوردار باشند. لکوموتیوهای دیزل از مزیت‌های عملیاتی واضح بسیاری برخوردار بودند مثل ارزان‌تر بودن نگهداری‌شان، کارایی گرمایی بهتر و نیاز کم‌تر به نیروی انسانی.

لکوموتیو دیزلی ۱۹۴۵ تا اکنون: ظهور لکوموتیوهای دیزلی-برقی

همین که سیطره‌ی دیزل بر بخار محرز شد دوران پس از جنگ جولان‌گاه دیدگاه‌ها و طرح‌هایی برای به‌کرد دانش ریلی شد و هر کدام هم موفقیت‌هایی داشتند. یکی از عجیب‌ترین‌شان قطار برقی-آتمی بود که دکتر لیل بورست در اوایل دهه‌ی ۱۹۵۰ در دانشگاه یوتا پیشنهاد کرده بود. تبعات امنیتی و خطرات بی‌پایان این طرف و آن طرف بردن راکتور هسته‌ای ۲۰۰ تنی با قطاری پرسرعت به کنار، هزینه‌ی ساخت راکتور برای قطار و تأمین اورانیوم برای سوخت آن سبب شد تا این طرح منتهی شود.

برخی طرح‌های واقع‌گرایانه‌تر مثل لکوموتیوهای برقی-توربین‌گازی توانستند در دوران پس از جنگ جایگاهی پیدا کنند اما دیزل تا به امروز همچنان گل سرسبد است. از میان سه سامانه‌ی متعارف انتقال توان که برای استفاده با موتورهای دیزل آزمایش کرده بودند یعنی سامانه‌های هیدرولیک، برقی و مکانیکی، مشخص شده بود که



طرح‌های پیش‌نمونه‌ی هیدریل را پژوهشگاه‌های فعالی در کشورهایی مثل انگلستان، ایالات متحده، ژاپن، دانمارک و آفریقای جنوبی اجرا کرده‌اند. جزیره‌ی کوچک آروبا متعلق به هلند در پی آن است تا نخستین ناوگان قطار هیدروژنی را در مرکز خود به کار گیرد. برخی کارشناسان معتقدند هیدریل تا سال ۲۰۵۰ به فناوری مسلط رانش قطار در جهان تبدیل خواهد شد و رانش دیزلی را از دور خارج خواهد کرد.

مایع(ال‌ان‌جی) برای رانش قطارها را برانگیخته است. با توجه به آن که قیمت ال‌ان‌جی خیلی کم‌تر از دیزل است و ۳۰ درصد کم‌تر آلاینده‌های کربنی و ۷۰ درصد کم‌تر اکسیدهای نیتروژن تولید می‌کنند به لحاظ مالی و زیست‌محیطی مزیت دارد. چندین بهره‌بردار بزرگ قطارهای باربری شامل شرکت راه آهن ملی کانادا و شرکت راه آهن بی‌ان‌اس‌اف در سال‌های اخیر به آزمایش لکوموتیوهای ال‌ان‌جی پرداخته‌اند تا اگر مناسب باشد آن‌ها

لکوموتیوها اکنون نقل محافل رانش ریلی هستند. مثلاً در ترن‌های ترکیبی سامانه‌ی انبارش شارژپذیر انرژی (RESS) را به فرایند دیزلی برقی اضافه کرده‌اند تا ترن‌ها بتوانند با استفاده از انرژی برگرفته از ترمزگیری، باتری‌های نصب شده درون قطار را شارژ کنند. هم اکنون تعداد زیادی از این قطارها در انگلستان در دست ساخت است و در سال ۲۰۱۷ به بهره‌برداری می‌رسد.

مدیرعامل فراز تیما در گفت و گو با دو ماهنامه:

سرمایه گذاری در حوزه خرید واگن توجیه اقتصادی ندارد

ریلی تهیه می کنند، بایستی بهره برداران و تامین کنندگان تامین اعتبار شوند اما در حال حاضر با توجه به بهره بیست درصدی اعتباراتی که بانک ها ارائه می کنند و نیز زمان برگشت پذیری ده ساله، سرمایه گذاری در حوزه خرید واگن به هیچ عنوان برای شرکت های بهره بردار بهره گیری از این نوع تسهیلات صرفه و توجیه اقتصادی ندارد، به همین دلیل هم سرمایه گذاری در این بخش صورت نمی گیرد و این شرکت ها به واردات واگن های دست دوم از دیگر کشورها روی می آورند که اغلب سی یا چهل سال کارکرد دارند.

پس می توان اصلی ترین مشکل حوزه ی کار شما را مخاطره ی بالای معاملات با خارجی ها در شرایط تحریم ذکر کرد؟

بله همین طور است، ما به نسبت شرکت های بهره بردار و دیگر شرکت ها و کارخانه ها در معرض تهدید سرمایه بسیار بیشتری قرار داریم چون اصولاً محور و میاندار انجام این تعاملات هستیم و ارائه دهنده ضمانت به طرفین معامله هستیم.

برای غلبه بر این شرایط سخت و مشکلات چه خلاقیت ها و ابتکاراتی داشته اید؟

بدین منظور برای شرکت هایی مانند واگن پارس که با مشکلات بانکی و بحران روبرو بودند فرصت احیای دوباره ایجاد کردیم با ایجاد ضمانت های داخلی، در مدیریت و نیز تامین قطعات به این شرکت ها کمک کردیم، هم چنین با استعداد یابی از شرکت های خوب در زمینه تولید که لزوماً در زمینه تولید واگن هم فعال نبودند هم مخاطره معاملات خارجی را کاهش دادیم و هم به بومی سازی و توانمندسازی شرکت های داخلی کمک کردیم. مشاوره به شرکت های سازنده و وارد کننده واگن برای بهبود تزیینات داخلی واگن ها و نزدیک کردن ظاهر این واگن ها به استانداردهای اروپایی هم از دیگر حوزه ای فعالیت ما برای کمک به رشد شرکت های درگیر مشکل بوده است.

تامین تجهیزات و ریل راه آهن تمرکز کرده است. «ندای حمل و نقل ریلی» در ایام برگزاری نمایشگاه صنعت ریلی در گفت و گویی کوتاه با قنبری به فعالیت های فراز تیما پرداخته است.

محمد حسین قنبری از چهره های شناخته شده صنعت ریلی است که اکنون سکان اداره شرکت فراز تیما را عهده دار است. شرکتی که به گفته قنبری در سال جاری در زمینه



لطفاً توضیحی درباره ی برنامه های شرکت فراز تیما در سال جاری ارائه کنید؟

زمانی که ما مسئول قطار برقی تهران - مشهد بودیم قصد تامین کلیه واگن های این مسیر را با کمک شرکت هایی هم چون واگن پارس و پلور سبز داشتیم. طی سال های گذشته نیز فعالیت ما در شرکت فراز تیما منحصر به تهیه ناوگان برای شرکت های بهره بردار بوده است. اما برای سال ۹۴ قصد داریم در عرصه تهیه و تامین تجهیزات ریلی و تامین خود ریل برای وزارت راه و شهرسازی و نیز راه آهن جمهوری اسلامی کار کنیم و در این زمینه هم از تولیدات داخلی و هم مشارکت و استفاده از فناوری های خارجی بهره خواهیم برد، این سیاست جدید ما برای فعالیت در کنار فعالیت های قبلی ماست. بنابراین به طور خلاصه فعالیت های فراز تیما در سه حوزه تهیه ناوگان برای راه آهن جمهوری اسلامی و وزارت راه، تهیه تجهیزات و ماشین آلات ریلی و تامین ریل تعریف می شود.

با توجه به بهره بیست

درصدی اعتباراتی که

بانک ها ارائه می کنند و نیز

زمان برگشت پذیری ده

ساله، سرمایه گذاری در

حوزه خرید واگن به هیچ

عنوان برای شرکت های

بهره بردار بهره گیری از

این نوع تسهیلات صرفه و

توجیه اقتصادی ندارد



در استفاده از اعتبارات بانکی و با اعتبارات صندوق توسعه ملی مشکل و چالشی دارید؟

در حوزه ریلی بخش بهره بردار شرکت های دارای واگن هستند که بار و مسافر حمل می کنند، بابت این کار واگن خریداری و یا تجهیزات

آیا در صورت توافق هسته ای و عملیاتی شدن این توافق فعالیت های شرکت مخصوصاً در حوزه مالی هم تسریع و بهبود خواهد یافت؟

روابط ما در حال حاضر با شرکای خارجی مان خوب است اما طی چند سال اخیر مشکل انتقال ارز و عدم گشایش ال سی به ضرر ما بوده است زیرا هیچ بانکی برای ما گشایش اعتبار نمی کند و مجبوریم به شریک خارجی اعتماد کرده و صد درصد پول تجهیزات را بپردازیم تا بتوانیم قطعات را وارد کنیم. در نتیجه در صورت گشایشی در مذاکرات اولین فایده ی آن برای شرکت ها گشایش ال سی و استفاده از اعتبار بانک ها برای فعالیت است که به کاهش چشمگیر هزینه های تجارت می انجامد.

آیا شما هم مثل دیگر صنعتگران

منظور شما از تجهیزات ریلی، کدام بخش از صنعت ریلی است؟

تجهیزاتی مانند جرثقیل ریلی، ماشین آلات گذاشتن و برداشتن ریل ها، واگن برگردان و نیز ماشین آلات تیز کردن ریل ها مورد نظر است که پس از مناقصه گذاری توسط شرکت راه آهن جمهوری اسلامی و یا وزارت راه با همکاری شرکت های خارجی برای به دست آوردن چنین فرصت هایی تلاش می کنیم.

مشارکت بانکها در سرمایه گذاری ریلی پایین است

ساخت ۱۰۰۸ دستگاه واگن برای متروی تهران

حمل بار بخشی از صنعت ریلی است که هم اکنون در کشور توسط شرکت‌های خصوصی ریلی انجام می‌گیرد. برخی از این شرکت‌ها که جوان‌تر هستند؛ از جمله شرکت البرز نیرو در حال توسعه فعالیت‌های خود هستند. مجتبی لطفی مدیر عامل این شرکت از ظرفیت‌ها و چالش‌های صنعت ریلی گفت که در ادامه می‌خوانید.

سومین نمایشگاه ریلی را که چند هفته پیش برگزار شد چگونه ارزیابی می‌کنید؟

نمایشگاه امسال متفاوت و خیلی بهتر از نمایشگاه‌های پیشین بود. آمارها و ارقامی که از مشارکت شرکت‌های داخلی و خارجی به دست آمده این موضوع را تایید می‌کند. هم چنین امسال تعاملات بیش‌تری با سایر شرکت‌های حاضر در نمایشگاه صورت گرفت که باعث به وجود آمدن فرصت‌های جدید می‌شود.

طبق برنامه قرار بود در نمایشگاه امسال قراردادی را با شرکت واگن پارس امضا کنیم که متأسفانه اسناد آن آماده نشد. این قرارداد در رابطه با تعمیرات

اساسی لکوموتیو بود و به زودی امضا می‌شود، بیش‌تر مشتریان ما شرکت‌های داخلی هستند و نیز توان‌مندی‌های صنایع داخلی که خدمات فنی ارایه می‌کنند مد نظر قرار گرفته است.

شروع فعالیت‌های ما در ۱۳۸۸ بوده است. در همان سال میزان حمل و نقل بار ما چیزی در حدود ۳۹۶ میلیون تن کیلومتر بوده و در سال ۱۳۹۳، چهار میلیارد و ۶۰۰ میلیون تن کیلومتر بوده است که افزایش یازده برابری را نشان می‌دهد و این آمار مربوط به گروه ما متشکل از سه شرکت البرزنیرو، راهور نیرو و الوند نیرو است.

با توجه به نرخ بالای

بهره‌های بانکی سخت

می‌توان از اعتبارات این

بانک‌ها استفاده کرد و

امیدواریم با کاهش نرخ

بهره‌های بانکی و استفاده از

اعتبارات بانک‌ها مقداری از

هزینه‌ها کاهش پیدا کند

برنامه‌ها بتوان برای دوران بعد از

تحریم‌ها چیست؟

لکوموتیو بیش‌تر از هر بخش دیگری در راه‌آهن تحت تاثیر تحریم‌ها بود و اثرات منفی و زیان‌باری از جمله افزایش هزینه‌ها بر این بخش داشته است. لغو تحریم‌ها می‌تواند به کاهش هزینه‌ها، تامین راحت‌تر قطعات و تامین قطعات با کیفیت‌تر منجر شود؛ البته در صورت لغو تحریم‌ها، کاهش اثرات منفی آن مدتی طول خواهد کشید.

صاحبان صنایع از نحوه ی

تخصیص اعتبارات بانک‌ها و حتی صندوق توسعه ملی گلایه دارند؛

شما چطور؟

همکاری بانک‌ها برای سرمایه‌گذاری در این زمینه به توسعه و گسترش حمل و نقل می‌انجامد. اما در ایران مشارکت بانک‌ها در این گونه فعالیت‌ها بسیار پایین است، البته رفتار مسئولان بانک‌ها متفاوت است؛ بعضی بانک‌ها همکاری می‌کنند اما بعضی بانک‌ها علاقه‌ای به همکاری ندارند. البته با توجه به نرخ بالای بهره‌های بانکی سخت می‌توان از اعتبارات این بانک‌ها استفاده کرد و امیدواریم با کاهش نرخ بهره‌های بانکی و استفاده از اعتبارات بانک‌ها مقداری از هزینه‌ها کاهش پیدا کند.

دولت توسعه ریلی را یکی از اهداف راهبردی خود خوانده است. آیا حمایت‌ها و تسهیلاتی متناسب با این شعار از سوی دولت صورت می‌گیرد و شما توانسته‌اید از منابع مالی دولتی برای خرید واگن بهره ببرید؟

رامین مسعود قائم مقام شرکت واگن سازی تهران: انتظار حمایت بیش‌تری از طرف دولت برای تامین منابع مالی خرید واگن وجود دارد به نحوی که چنانچه تامین بودجه ۱۰۰۸ دستگاه واگن مورد نیاز مترو تهران در شورای اقتصاد انجام شود، این موضوع نه تنها باعث تامین به موقع ناوگان مترو تهران متناسب با طرح‌های توسعه عمرانی و آماده سازی تونل‌های خطوط مترو خواهد شد بلکه با توجه به سیاست شرکت واگن سازی تهران مبنی بر برون سپاری ساخت بدنه و اقلام بومی سازی شده قطارها به سایر شرکت‌های واگن ساز ایرانی است، این طرح‌ها باعث رونق و اشتغال بیش از





مونتاز» افزایش سهم بومی سازی و ساخت داخل قطعات و مجموعه‌های ناوگان در طرح‌های آتی تامین ناوگان از مهم‌ترین برنامه‌های این شرکت در سال ۱۳۹۴ است به گونه‌ای که ضمن رعایت احتیاط‌های مهندسی و حفظ کیفیت قطعات و سامانه‌ها و بدون بروز کوچک‌ترین خللی به شاخص‌های ایمنی و قابلیت اطمینان قطارها، سهم بومی سازی تجهیزات قطارهای مترو از شرایط فعلی (برای واگن‌های EMU خطوط زیرزمینی ۳۹ درصد و برای واگن‌های دو طبقه ۵۵ درصد بهای تمام شده) در قالب یک برنامه سه ساله به میزان ۶۶ درصد رسانده شود.

به علاوه ساخت و تحویل ۱۰۰۸ دستگاه واگن مترو مورد نیاز خطوط مختلف مترو تهران، تامین دو رام قطار مترو اهواز، تامین قطارهای مترو کرمانشاه، برنامه‌ریزی برای ورود به بازار ساخت واگن‌های بین شهری به ویژه نوع پرسرعت و اعلام آمادگی برای ورود به بازار ساخت و تعمیرات واگن‌های مترو شهرهای اصفهان، شیراز، تبریز، مشهد و سایر کلان شهرها از دیگر رئوس برنامه‌های این شرکت است.

قرارداد جدیدی برای ساخت واگن داشته‌اید؟

در خصوص ساخت واگن، ساخت و تحویل صد دستگاه واگن خط ۲ مترو مشهد و ساخت و تحویل ۱۲ دستگاه واگن خط فرودگاه مهرآباد مترو تهران در حال انجام است و به علاوه تامین و ساخت ۱۰۰۸ دستگاه واگن مورد نیاز مترو تهران به شرکت واگن سازی تهران محول شده است

تامین مالی طرح‌های در دست اجرا چگونه است؟

در خصوص تامین مالی طرح‌های در دست اجرا، خوشبختانه حمایت‌های شهرداری تهران و شرکت مترو تهران در سال‌های اخیر، از مشکلات مالی این شرکت کاسته است و امید است با تصویب اعتبارات مالی این طرح در شورای اقتصاد، عملیات اجرایی طرح‌های جدید هرچه زودتر شروع شود.

ساخت و تحویل صد دستگاه واگن خط ۲ مترو مشهد و ساخت و تحویل ۲۱ دستگاه واگن خط فرودگاه مهرآباد مترو تهران در حال انجام است و به علاوه تامین و ساخت ۸۰۰۱ دستگاه واگن مورد نیاز مترو تهران به شرکت واگن سازی تهران محول شده است.



محصولات واگنی چه سیاست‌هایی را در پیش گرفته است؟

همان گونه که قبلاً نیز گفته شد برخی از سامانه‌های مهم و حیاتی قطار از جمله سامانه در، ترمز، ترکشن و... از نظر ضریب «ایمنی» بسیار قابل توجه هستند لذا ورود به این بخش‌ها باید با احتیاط‌های مهندسی و برنامه ریزی صحیح و بدون بروز خلل به بحث «ایمنی» صورت پذیرد از این رو توافق‌های اصولی با برخی شرکت‌های معتبر اروپایی جهت تشکیل و ایجاد شرکت‌های سرمایه‌گذار مشترک در محل کارخانه شرکت واگن‌سازی تهران انجام شده است و این تجهیزات در داخل کشور و با نظارت سازندگان اروپایی در مراحل مختلف ساخته خواهد شد. به یقین موفقیت در این مسیر، ضمن اشتغال زایی و انتقال فناوری و دانش فنی ساخت، استقلال بیشتری را در آینده برای کشورمان در حوزه ساخت ناوگان مترو به ارمغان خواهد آورد.

برای سال ۱۳۹۴ چه برنامه‌هایی دارید؟

شرکت واگن سازی تهران در دو زمینه اصلی «ساخت و مونتاز واگن‌های مترو» و «نگهداری و تعمیرات دوره‌ای و اساسی ناوگان» فعالیت می‌کند که در زمینه «ساخت و

است طرح‌های تامین ناوگان مترو تهران و برخی مراکز استان‌های کشور را با موفقیت پیش ببرد به علاوه طبیعی است از آن‌جا که بخشی از تجهیزات تخصصی قطارها از جمله سامانه ترمز، تراکشن و در، از کشورهای اروپایی خریداری می‌شود لذا لغو تحریم‌ها تسهیلات بیشتری را در حوزه ارتباطات مستقیم با شرکت‌های اروپایی به دنبال خواهد داشت.

همان‌طور که اشاره کردید هنوز برخی قطعات و بخش‌های واگن‌ها از خارج کشور تامین می‌شود، آن مجموعه جهت ورود فناوری‌های نوین و مشارکت سرمایه‌گذاری خارجی جهت ساخت و توسعه

۲۰۰ شرکت کوچکتر ایرانی خواهد شد. به هر صورت حمایت‌های مستقیم و غیر مستقیم دولت از واگن سازان کشور، سرعت پیشبرد طرح‌های ریلی را افزایش خواهد داد و جای استقبال دارد.

مهمترین چالش‌های موجود در صنایع ریلی را چه مواردی می‌دانید؟

مهمترین این چالش‌ها «کمبود نقدینگی و نبود تامین به موقع و کافی اعتبار و منابع مالی در مقاطعی از زمان»، «موانع اداری طولانی مدت جهت اختصاص اعتبارات مالی» و «عدم وجود حمایت‌ها و تسهیلات مالی بلند مدت با سودهای کم برای واگن سازان» است و امیدواریم همچون سال‌های گذشته با شتاب بیشتری در جهت پیشبرد عملی طرح‌های فعلی و آتی قدم برداشته و علاوه بر تامین نیازهای واگن داخل کشور این صنعت نوپا به حد قابل قبولی از خودکفایی برسانیم و زمینه صادرات واگن مترو به کشورهای دیگر را در مراحل بعدی فراهم کنیم.

توافق لوزان و لغو تحریم‌ها چه تاثیری بر فعالیت‌های شرکت واگن‌سازی تهران خواهد گذاشت؟

علی‌رغم تحریم‌های اعمالی برای کشور طی سال‌های گذشته، توانسته



رئیس کمیته ترانزیت راه آهن: آمدگی راه آهن در جهت افزایش حمل و نقل ریلی و توسعه ترانزیت بارهای ازبکستان

عضو هیات مدیره و رئیس کمیته ترانزیت راه آهن در حاشیه اجلاس کمیسیون مشترک ایران و ازبکستان با وزیر اقتصاد سرمایه گذاری خارجی ازبکستان دیدار و آمدگی راه آهن جمهوری اسلامی ایران در جهت افزایش حمل و نقل ریلی و توسعه ترانزیت بارهای ازبکستان را اعلام کرد. به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ غراوی در خصوص دیدار با غنی اوف وزیر اقتصاد و سرمایه گذاری خارجی ازبکستان گفت: در این جلسه در مورد راهکارهای استفاده بهینه از ظرفیت های ریلی مسیر ایران جهت انتقال بارهای ازبکستان از جمله ترانزیت پنبه و کود شیمیایی تبادل نظر شد. وی افزود: همچنین در این مذاکرات جهت توسعه و افزایش حمل

و نقل ترانزیت پنبه به میزان ۴۰۰ هزار تن و انواع کود به میزان ۳۰۰ هزار تن در سال جاری توافق و طرفین در مورد افزایش ترانزیت کود تا سقف یک میلیون تن در سال های پیش رو تاکید کردند. عضو هیات مدیره و رئیس کمیته ترانزیت گفت: در نتیجه این مذاکرات اقدامات عملی از سوی راه آهن ازبکستان در حال انجام است به گونه ای که در روزهای اخیر شاهد افزایش حمل کود در حجم بالایی به ایران هستیم و از ابتدای سال تا به امروز در حدود ۶۰ هزار تن کود به بندرعباس ترانزیت شده است. گفتنی است غراوی که به همراه هیات ایران در معیت وزیر صنعت و تجارت همراه عازم ازبکستان شده بود در حاشیه اجلاس کمیسیون مشترک ایران و ازبکستان در خرداد ماه سال جاری در تاشکند علاوه بر انجام نشست جداگانه با آقای غنی اوف وزیر اقتصاد و سرمایه گذاری خارجی ازبکستان در جلسه مشترک با شرکت های بخش خصوصی ریلی - جاده ای و بازرگانان حضور یافته و به سوالات و مشکلات بخش خصوصی در ارتباط با راه آهن و امور ریلی پاسخ داد.

مدیرکل راه آهن گرگان اعلام کرد: ورود ۴۵ واگن محموله کود شیمیایی از مرز اینچہ برون

مدیرکل راه آهن گرگان از ورود ۴۵ واگن حامل کود شیمیایی به ایران از مرز اینچہ برون خبر داد و گفت: کلیه امور گمرکی و تخلیه این محموله در کوتاه ترین زمان ممکن انجام شد. به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، محمدرضا قربانی در خصوص ورود محموله کود شیمیایی گفت: در تاریخ ۷ خردادماه تعداد ۱۵ واگن محمول کود شیمیایی پس از آن در ۳ مرحله و هر مرحله ۱۰ واگن محموله کود شیمیایی از مرز اینچہ برون وارد کشور شد که این واگن ها متعلق به شرکت راه ترابر طوس بوده اند. وی افزود: پس از ورود این واگن ها فرآیند کار گمرکی آن ها در کوتاه ترین زمان ممکن انجام و تعداد ۱۵ واگن در گرمسار و ۳۰ واگن آن در گرگان تخلیه شدند. مدیرکل راه آهن گرگان تصریح کرد: در تاریخ ۲۶ خرداد ماه این واگن ها تحویل راه

آهن ترکمنستان شد و در حال حاضر تعداد ۲۵ واگن محموله کود شیمیایی در آستانه قزاقستان بارگیری شده و به سمت ایران در حرکت است. وی افزود: طبق جلسات برگزار شده با شرکت های سیمانی مقرر شد تا این واگن ها پس از تخلیه در مسیر بازگشت نسبت به حمل کالای سیمان صادراتی اقدام کنند که با این اتفاق علاوه بر تسریع در فرآیند حمل و نقل شاهد رشد کالاهای صادراتی غیر نفتی خواهیم بود. قربانی خاطر نشان کرد: با توجه به کاهش زمان تخلیه و بارگیری کالاها در حال حاضر رغبت زیادی در میان صاحبان کالا و بار و تجار برای استفاده از ریل به منظور جایابی بار ایجاد شده است.



مدیر کل راه آهن آذربایجان: بررسی راهکارهای افزایش ترانزیت ریلی در نشست مرزی راه آهن های ایران و ترکیه

مدیر کل راه آهن آذربایجان شرقی

جزئیات یک تصمیم نامتعارف درباره طرح قطار حومه ای تهران - ورامین - گرمسار در دولت گذشته

راه آهن حومه ای هیچ گاه مانعی برای احداث مترو نبوده است

اسلامی ایران آغاز شد.

بر اساس اعلام بخش فنی اجرایی قطار حومه ای شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، راه آهن حومه ای هیچ گاه مانعی برای احداث متروی تهران - ورامین - گرمسار نبوده و نمی شود بلکه آن چه راه آهن از ابتدا با اتکا به ادله فنی و قانونی عنوان داشته است عدم امکان استفاده از حریم راه آهن به منظور احداث خط مترو است به طوری که در جلسات مختلف فنی با ارائه مدارک فنی و اسناداردهای مربوط این موضوع تبیین شده است.

سوابق و مستندات طرح ریلی تهران - ورامین نشان می دهد که پس از شروع طرح قطار حومه ای تهران - ورامین - گرمسار توسط راه آهن جمهوری اسلامی و پیشرفت بیش از ۷۰ درصد زیرسازای طرح در سال ۹۱ با تصمیم ناگهانی در یکی از بازدیدهای رئیس جمهور وقت (قبل از انجام بررسی کارشناسی لازم) موضوع تبدیل خطوط در حال احداث راه آهن در حریم راه آهن به مترو اعلام شد و طی مصوبه هیات وزیران وقت این موضوع مصوب شد، ولیکن این مصوبه از سوی رئیس مجلس شورای اسلامی به دلیل عدم انطباق آن با قوانین لغو شد. در این شرایط و بدون انجام تشریفات قانونی لازم برای تحویل کار از پیمانکاران قبل، پیمانکاران جدید انتخاب و در همان محدوده برخلاف قوانین و مقررات شروع به فعالیت کرده اند.

طرح قطار حومه ای تهران - ورامین - گرمسار در سال ۹۱ با وجود پیشرفت بیش از ۷۰ درصدی زیرسازای با تصمیم ناگهانی در بازدید رئیس جمهور وقت با موضوع تبدیل خطوط در حال احداث راه آهن در حریم راه آهن به مترو مواجه شد. تصمیمی که با وجود عدم انطباق با قوانین که از سوی رئیس مجلس شورای اسلامی نیز مورد تاکید قرار گرفت برخلاف قانون جنبه اجرایی به خود گرفت.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، حمل و نقل حومه ای ریلی گونه ای از حمل و نقل است که ارتباط بین کلان شهرها را با شهرهای کوچک تر اطراف خود تامین می کند و به مسافرانی که سفرهای روزانه عمدتاً به قصد کار و تحصیل از شهرهای حومه ای به شهرهای مادر را دارند خدمات ریلی ارائه می کند.

در این راستا اقداماتی در حومه شهر تهران به عنوان کلان شهر ایران برای خدمات رسانی به مردم صورت گرفته که ایجاد ظرفیت مناسب در زیرساخت های راه آهن به منظور ارائه خدمات بیش تر و استفاده حداکثری از قطار حومه ای راه آهن جمهوری اسلامی ایران در مسیر حومه ای تهران - ورامین - گرمسار با حاشیه هایی همراه بوده است که تاریخچه این مسیر ریلی در این گزارش بررسی شده است.

تدوین طرح ریلی تهران - ورامین - گرمسار براساس گزارش توجیه فنی و اقتصادی بود که در سال ۸۶ عملیات اجرای آن توسط شرکت راه آهن جمهوری



مصر، اردن و عراق در امان به بحث و تبادل نظر در خصوص طرحی ریلی به منظور اتصال سه کشور پرداختند. این امر به افزایش رشد اقتصاد و تجارت کشورهای مذکور کمک خواهد کرد. عبدالله انسور، نخست وزیر اردن بر اهمیت اتصال کشورهای مشرق زمین به شمال آفریقا از طریق سامانه ریلی تاکید کرد که به طرز قابل توجهی تجارت و رشد اقتصادی را در این کشورها افزایش خواهد داد. سلمان جاسم، معاون وزیر حمل و نقل عراق با حضور نخست وزیر اردن و وزیر حمل و نقل مصر، ابراهیم دمیری در این جلسه شرکت داشتند.



راه اندازی قطار ویژه گردشگری در ایران

قطار «هزار و یک شب»، قطار ویژه گردشگری در ایران راه اندازی می‌شود. نماینده شرکت آلمانی قطار «هزار و یک شب» گفت: تخصص این شرکت آلمانی اجرای سفرهای منحصر به فرد روی ریل و آب در قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا است. شاید قطار این شرکت با

راهکارهای افزایش میزان حمل و نقل ریلی میان دو کشور با توجه به هدف گذاری مدیران عامل راه آهن ایران و ترکیه در نشست فروردین ماه سال ۱۳۹۴ آنکارا که مقرر شده تا در سال ۲۰۱۶، ۴۵۰ هزار تن بار حمل شود مورد بررسی قرار گیرد.

وی افزود: علاوه بر راهکارهای افزایش حمل و نقل ریلی، مسایل مختلف امور مسافری و همچنین شرایط قطارهایی که از کشورهای اروپایی عبور کرده و به ایران می‌آیند مورد تجزیه و تحلیل قرار خواهد گرفت.

بر اساس آمار سال ۱۳۹۳، راه آهن آذربایجان در بخش ترانزیت نسبت به سال ۱۳۹۲، رشد ۶۳ درصدی را تجربه کرده و در تلاش هستیم تا با توجه به برنامه ریزی های صورت گرفته در سال جاری نیز شاهد افزایش و رشد چشم‌گیر آن باشیم.



طرح مشترک ریلی اردن، عراق و مصر

وزرای حمل و نقل کشورهای

موسوی - مدیر کل راه آهن آذربایجان شرقی، در خصوص نشست روسای راه آهن ایران و ترکیه گفت: بر اساس موافقتی که میان دو رییس راه آهن ایران و ترکیه در سال ۱۹۸۹ به عمل آمده و مقرر شده نشست مرزی هر ۶ ماه یک بار در کشور ایران و ترکیه میان مدیر راه آهن ترکیه، مدیر راه آهن منطقه پنج مالاتیا و مدیر کل راه آهن آذربایجان شرقی برگزار شود.

وی افزود: در این نشست دو روزه که از امروز آغاز شده ایران میزان مدیر کل منطقه پنج مالاتیا با هیات همراه که متشکل از روسای ادارات بهره برداری ناوگان و امور مسافری مالاتیا است خواهد بود.

موسوی بررسی مفاد پروتکل تنظیم شده در شهر مالاتیا را دستور کار این نشست مرزی عنوان کرد و گفت: علاوه بر این تمام مسایل حمل و نقل ریلی دو کشور از جمله تعداد واگن‌ها و تناژ بارهای ارسالی از ترکیه به ایران و بالعکس، مقررات مربوط به واگن‌ها و همچنین مسایل گمرکی و فنی واگن‌ها مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار خواهد گرفت.

موسوی تصریح کرد، قرار است

با اشاره به رشد ۶۳ درصدی این اداره کل در بخش ترانزیت در سال گذشته در خصوص نشست مرزی راه آهن ترکیه و ایران گفت: تمام مسایل حمل و نقل ریلی دو کشور از جمله تعداد واگن‌ها، تناژ بارهای ارسالی، مقررات و همچنین مسایل گمرکی و فنی واگن‌ها مورد در این نشست مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار خواهد گرفت.

موسوی تصریح کرد، قرار است راهکارهای افزایش میزان حمل و نقل ریلی میان دو کشور با توجه به هدف گذاری مدیران عامل راه آهن ایران و ترکیه در نشست فروردین ماه ۱۳۹۴ آنکارا که مقرر شده تا در سال ۲۰۱۶، ۴۵۰ هزار تن بار حمل شود مورد بررسی قرار گیرد.

وی افزود: علاوه بر راهکارهای افزایش حمل و نقل ریلی، مسایل مختلف امور مسافری و همچنین شرایط قطارهایی که از کشورهای اروپایی عبور کرده و به ایران می‌آیند مورد تجزیه و تحلیل قرار خواهد گرفت.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ میر حسن

در زمینه حمل و نقل ریلی شامل (متروبی، حومه ای و بین شهری) برخلاف آن چه تصویر سازی در کشورمان می‌شود به شرح زیر است:

- ۱- در کشور فرانسه خطوط حومه ای بانام RER شناخته شده و متولی توسعه، راه اندازی و بهره برداری از آن راه آهن ملی فرانسه (شرکت SNCF) است.
- ۲- در کشور اسپانیا خطوط حومه ای با نام سرکانیاس شناخته شده و متولی آن راه آهن ملی اسپانیا شرکت RENFE است.
- ۳- در کشور بلژیک نیز خطوط حومه ای با عنوان RER شناخته شده و متولی آن راه آهن ملی بلژیک SNCB است.
- ۴- در کشور آلمان، ایتالیا و ... متولی سامانه حمل و نقل حومه ای راه آهن ملی این کشورها است.

مسوارد فوق تنها مثال‌هایی از ساختار توسعه و بهره برداری از سامانه حمل و نقل حومه ای در دنیا است که نشان می‌دهد اساسا در این کشورها برای ارائه خدمات رسانی حومه ای به جای کنار گذاشتن راه آهن های ملی، با ایجاد ظرفیت در آن‌ها و تعریف حمل و نقل حومه ای متمایز از حمل و نقل ریلی بین شهری، اقدام به برنامه ریزی و توسعه در قالب راه آهن های ملی کرده اند.

در حال حاضر وزیر راه و شهرسازی با اتکا به مبانی پذیرفته شده فنی تصمیم به توسعه خدمات رسانی ریلی حومه ای دارد و در این زمینه به راه آهن جمهوری اسلامی ایران تکلیف شده است با انجام مطالعات پایه و با استفاده از ظرفیت موجود، توان خود را برای ارتقای این خدمات رسانی به کار گیرد.

بر اساس آن چه بخش فنی اجرایی قطار حومه ای شرکت راه آهن جمهوری اسلامی اعلام می‌کند پس از تحویل طرح به متروی تهران، مستندات طرح نشان می‌دهد پیشرفتی در بخش زیرسازی انجام نشده است و هر کدام از جبهه های کاری اصلی طرح که مانع بهره برداری طرح در مسیر بحرانی کار بوده نظیر تقاطع ۱۵ خرداد، تقاطع امام رضاع) و ایستگاه ورامین و برخی دیگر پیشرفت صفر درصدی در این دوره داشته است این در حالی است که راه آهن جمهوری اسلامی ایران هیچ مانعی در این جبهه ها نبوده است. نتایج مطالعات و بررسی های انجام شده در کشورهای دارای الگوی موفق در زمینه حمل و نقل ریلی نشان می‌دهد در این کشورها انواع حمل و نقل ریلی ۱- درون شهری - ۲- بین شهری - ۳- حومه ای تعریف مشخص دارند و با ویژگی های متفاوت وجود دارند.

روش حمل و نقل ریلی حومه ای دارای ویژگی های متفاوت از حمل و نقل ریلی بین شهری و حمل و نقل ریلی درون شهری است و مشخصه هایی نظیر ۱- هدوی پایین یعنی به طور عامیانه باید گفت مدت زمانی را که باید در ایستگاه به انتظار قطار نشست تا قطار بعدی برسد (خصوصا در زمان اوج سفر) ۲- ناوگان مناسب و برقی (دراوق طرح) ۳- رساندن مردم به مراکز شهرها ۴- دارای ارتباط مناسب با سایر شقوق حمل و نقل و غیره که از ویژگی های آن است.

لازم به تاکید است نگاه راه آهن به توسعه قطارهای حومه ای با این ویژگی ها و منطبق بر استانداردهای جهانی است. نکته قابل تامل آن که منطق حاکم بر توسعه و مدیریت در کشورهای پیشرو



عنوان «هزار و یک شب» که به تازگی سفری به ایران داشته به اندازه‌ی قطار مجاری «عقاب طلایی» لوکس نبوده باشد، اما مسافران‌ش به همان اندازه از سفر خود با این قطار تُرک که مبدا حرکت آن استانبول بود، رضایت داشتند.

سفر با قطار تُرک هزار و یک شب که به اعتقاد مجریان این طرح، جزو قطارهای تجملی به شمار می‌آید، هزینه‌ای در حدود ۴۳۰۰ تا ۷۰۰۰ یورو را در بر می‌گیرد، البته این هزینه فقط شامل سفر با قطار نمی‌شود، بلکه اقامت در هتل، غذا و گشت را هم در بر می‌گیرد.

استقبال گردشگران اروپایی برای سفر با قطار به ایران، مدیران این شرکت آلمانی را که تخصصشان اجرای سفر با قطار و کشتی‌های کروز است بر آن داشته تا قطاری صرفاً برای گردش در خاک ایران اختصاص دهد. فرانک نیگ‌من (Frank Niggeman)، نماینده این شرکت آلمانی که با مشارکت یک شرکت گردشگری ایرانی برای نخستین بار قطاری را به همراه تعدادی گردشگر خارجی از اروپا به ایران آورد، در این باره گفت: می‌خواهیم مسیر سفر گردشگران با قطار را در ایران توسعه دهیم، هرچند فعلاً در سال فقط دو برنامه یکی در بهار و دیگری در پاییز می‌توانیم اجرا کنیم، چون زمانی برای هماهنگی‌ها لازم داریم، ولی هدف نهایی توسعه‌ی این سفرها است.

مسیر تعریف شده برای قطار گردشگری «هزار و یک شب»، استانبول - تهران است، قطار بعد از هفت روز گشت در ترکیه و همچنین سفر در امتداد بخشی از راه آهن بغداد افسانه‌ای به ایران می‌رسد و در شهرهای زنجان، یزد، اصفهان، شیراز و تهران توقف می‌کند. ظاهراً شرکت آلمانی تصمیم گرفته این مسیر را توسعه دهد تا مسافران

این قطار در شهرهای دیگری هم توقف داشته باشند. «نیگ‌من» می‌گوید: قرار است مسیرهای جدیدی به برنامه سفر این قطار اضافه شود.

او از برنامه‌ی این شرکت آلمانی برای راه‌اندازی قطار گردشگری در خاک ایران خبر می‌دهد و اضافه می‌کند: می‌خواهیم شهرهایی مثل کرمان و مشهد را هم به برنامه سفر قطار در ایران اضافه کنیم، برای همین به این فکر می‌کنیم که یک قطار ویژه‌ی گردشگری در ایران داشته باشیم. نماینده این شرکت فعال در زمینه سفرهای ریلی و دریایی ادامه می‌دهد: از دو سفری که برای ایران برنامه‌ریزی شد، استقبال خوبی صورت گرفت. البته بیش تر مسافران دید منفی به ایران دارند که آن را از رسانه‌ها گرفته‌اند؛ ولی جای خوش‌بختی است که وقتی به ایران می‌آیند نظرشان عوض می‌شود. با این طرح سعی می‌کنیم دریچه‌ای

جدید به روی مردم جهان باز کنیم تا واقعیت‌های ایران را به همه مردم نشان دهیم. قطارهای گردشگری این شرکت آلمانی در مسیرهایی چون مسکو چین، جاده ابریشم، آفریقای جنوبی و تبت سفر دارند.



حمایت بانک توسعه ترکیه از طرح های راه آهن اردن

در راستای برگزاری مناقصه ساخت راه آهن بین شهرهای زرقاء و امان، بانک توسعه ترکیه در نظر دارد در تامین مالی این طرح مشارکت کند. مهندسان کشور ترکیه به منظور ارزیابی عملیات مورد نیاز و برآورد هزینه‌های این طرح در حال ساخت به اردن اعزام شده‌اند.

با افزایش گردشگری در این کشور تا ۵۰ درصد طی چندسال اخیر، فرودگاه بین‌المللی ملکه علیا با هدف بهبود بازدهی و کارایی تعمیر و بازسازی می‌شود. راه آهن حمل و نقل بین شهری جدید، بخشی از سرمایه‌گذاری ۷۰۰ میلیون دلار آمریکا در این فرودگاه است. در حال حاضر، تنها راه دسترسی از فرودگاه به مرکز شهر امان به طول ۳۵ کیلومتر، با تاکسی یا اتوبوس است. همچنین اردن ۷۰ میلیون دینار اردن از تخصیص مالی شورای همکاری خلیج فارس (GCC) را به تامین مالی ساخت خط ریلی دیگر به منظور جابجایی مواد غذایی فله‌ای از عقبه به انبارهای شهر جویده اختصاص داده است.



حمل در مجموع یک میلیون تن گندم و آهن از طریق مسیر ریلی اینچه برون

در حاشیه اجلاس اقتصادی قزاقستان و همایش بین‌المللی راه آهن‌ها تحت عنوان «همایش جاده ابریشم جدید» رییس کارگروه ترانزیت راه آهن و وزیر راه آهن قزاقستان با

آغاز روزهای ترانزیتی راه آهن اینچه برون

چند ماه پس از افتتاح خط ریلی بین‌المللی اینچه برون که ایران را به آسیای میانه وصل می‌کند نخستین گام‌ها برای افزایش نقش ترانزیتی این خط ریلی از سوی راه آهن برداشته شده و بنا است در آینده نزدیک اجرایی شود.

این راه آهن بزرگ که ایران را به ترکمنستان و قزاقستان و سپس به آسیای شرقی و چین متصل می‌کند در حالی با حضور روسای جمهوری سه کشور در سال گذشته افتتاح رسمی شد که هدف ترانزیتی و اقتصادی نسبت به هدف مسافرتی در آن ارجحیت داشت.

با توجه به ظرفیت‌های موجود در این خط ترانزیتی و حجم مبادلات اقتصادی که بین سه کشور فعال در این خط ریلی و دیگر کشورهای همسایه در منطقه وجود دارد از همان ابتدا ایران اعلام کرد برای این خط آهن برنامه‌های اقتصادی بزرگی در نظر گرفته است. جابه‌جایی بخش قابل توجهی از صادرات کشور چین به اروپای غربی از طریق خاک ایران و اتصال کشورهای آسیای میانه به خلیج فارس و دریای عمان دو هدف عمده اقتصادی این راه آهن است که البته برای رسیدن به اهداف اصلی آن هنوز راه طولانی باقی مانده است.

در چند ماه گذشته مقامات حوزه راه آهن سه کشور چند دیدار مختلف به منظور برقراری مقدمات لازم برای رشد سفرهای ترانزیتی داشته‌اند تا مشکلات فنی موجود بین راه آهن ایران و ترکمنستان حل شود.

حالا با گذشت چند ماه از این گمانه‌زنی‌ها و به دنبال نهای شدن برخی از مسائل فنی موجود در این خط در





بندر شهید رجایی بازدید کردند. عاشوری بایان این که کشورهای آسیای میانه در صدد هستند تا میزان حمل انواع بارهای فله و کانتینری خود را از مرز اینچه برون به بندرعباس منتقل نمایند و یا کالاهای مورد نیاز خود را از بندرعباس به کشورهای آسیای میانه ترانزیت کنند که به طور مثال حمل ۵۰۰ هزار تن کود شیمیایی از کشورهای قزاقستان و ازبکستان به بندرعباس برای سال جاری هدف گذاری شده است و بازدید رییس راه آهن قزاقستان به منظور بررسی شرایط زیر ساختی برای انجام عملیات حمل و نقل ریلی و بندری و همچنین بررسی امکان سرمایه گذاری در این بندر بود. وی افزود: براساس توافقات سه جانبه قبلی میان ایران - قزاقستان و ترکمنستان مقرر شده بود تا تعرفه ای واحد در راستای کاهش تعرفه ها و یکپارچه سازی نرخ تعرفه میان سه کشور تعیین شود.

امکانات بندر شهید رجایی و ادامه مذاکرات در خصوص تعیین تعرفه مشترک میان سه کشور ایران - قزاقستان و ترکمنستان پس از بازدید از امکانات و شرایط حمل و نقل ریلی بندر عباس و اسکله شهید رجایی با مدیرعامل راه آهن دیدار و گفت و گو کردند. به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، حسین عاشوری معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن با اعلام این خبر گفت: رییس راه آهن قزاقستانی با دو هدف بازدید از امکانات و شرایط حاکم بر حمل و نقل بار ترانزیتی بندر عباس و اسکله شهید رجایی و همچنین بررسی و ادامه مذاکرات در خصوص تعیین تعرفه مشترک میان سه کشور ایران - قزاقستان و ترکمنستان عازم ایران شدند. وی افزود: در همین راستا رییس راه آهن قزاقستان به همراه هیات همراه از خطوط کانتینری ترانزیت و امکانات تخلیه و بارگیری ریلی کالاهای فله در

به ظرفیت ۱۷ واگن ۲۳ تنی با بار سیمان صادراتی بوده و انتظار می رود در مدت ۴۸ ساعت، مسیر زاهدان تا کویته را طی کند. وی با بیان این که سیر قطار برنامه ای زاهدان - کویته به طور منظم بوده افزود: با توجه به قابلیت های بالقوه و بالفعل مطلوبی که بین دو کشور ایران و پاکستان وجود دارد، امید است در آینده نزدیک با راه اندازی قطار استانبول - تهران - اسلام آباد شرایط مناسبی در بخش حمل و نقل ریلی کشور به خصوص در استان سیستان و بلوچستان فراهم شود.



معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن:

توسعه ترانزیت ریلی بین تهران - آستانه

هیاتی قزاقستانی به ریاست رییس راه آهن قزاقستان به منظور بررسی

یکدیگر دیدار و به منظور حمل یک میلیون تن گندم، آهن آلات و سایر محمولات در سال جاری از طریق مسیر ریلی اینچه برون توافق کردند.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، در این دیدار غراوی رییس کارگروه ترانزیت راه آهن ضمن سخن رانی در مورد مشخصات خطوط و زیر ساخت های ریلی در خصوص ظرفیت ها و قابلیت های راه آهن، طرح های توسعه ایران مرتبط با صنعت حمل و نقل ریلی و همچنین مزیت های دالان های فعال که از خاک ایران می گذرند توضیحاتی ارائه کردند.

این گزارش حاکی است در این دیدار دو جانبه طرفین با تاکید به تقویت همکاری های دو راه آهن در مورد راهکارهای روان سازی حمل و نقل به ویژه از مسیر ریلی اینچه برون و رفع موانع و گلوگاه های آن جهت افزایش حمل تبادل نظر کردند که از جمله این توافقات تاکید به حمل حداقل یک میلیون تن گندم و حمل ۳۰۰ هزار تن آهن آلات قزاقستان در سال جاری و همچنین جایابی ۱۰ تا ۱۵ میلیون تن انواع محمولات هند در سال های آتی از مسیر اینچه برون - بندرعباس بود. در راستای توافقات انجام شده وزیر راه آهن قزاقستان موافقت کرد تا برای شروع و راه اندازی مسیر، حداقل ۲۰۰ واگن آهن آلات از مسیر ریلی به اینچه برون ارسال کنند تا بدین وسیله زمینه برای فعال شدن حمل و نقل های بعدی از این مسیر باز شود.



برای اولین بار در مسیر

زاهدان - کویته

سوت قطار صادراتی سیمان به صدا در آمد

اولین قطار برنامه ای ایران با بار سیمان صادراتی ۲۳ خرداد ماه سال جاری زاهدان را به مقصد کویته پاکستان ترک کرد.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، مرتضی علی احمدی مدیرکل بازرگانی و بازاریابی گفت: در توافق انجام شده این قطار

آخرین وضعیت تأمین اعتبار طرح برقی کردن خط آهن تهران - مشهد

شده و تأمین کننده مالی یا تأمین اعتبار که دولت چین است هم باید اقدام متقابل انجام دهد.

در مقطع کنونی اخذ تضمین شرکت ساینشور (شرکت بیمه دولتی چین) از طرف چینی صورت گرفته است و قرارداد از سوی طرف تأمین اعتبار ضمانت شده است. امینی با بیان این که در ایران نیز کار تأمین پیش پرداخت قرارداد تجاری و تعیین بانک عامل انجام شده است، اظهار کرد: بانک عامل در چین هم مشخص شده و بحث فعال کردن ال سی باقی مانده است.

تأمین اعتبار طرح برقی کردن خط آهن تهران - مشهد از خط اعتباری چین به ارزش ۲ میلیارد دلار (۱۱.۵ میلیارد یوان) است.



معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان این که از دو مسیر تأمین اعتبار چینی ها و استفاده از تسهیلات صندوق توسعه ملی تأمین اعتبار طرح برقی کردن قطار تهران - مشهد پیگیری می شود گفت: در بخش تأمین اعتبار فقط موضوع فعال کردن ال سی باقی مانده است اما با این وجود بیش تر به استفاده از تسهیلات صندوق توسعه ملی اعتماد داریم. به گزارش پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، امیر امینی درباره آخرین وضعیت برقی کردن خط آهن تهران - مشهد گفت: تمام مراحل تأمین اعتبار خط آهن تهران - مشهد انجام شد ولی اصطلاح تأمین اعتبار هنوز باز و فعال نشده است.

معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی با بیان این که زمان اجرای طرح به میزان و تخصیص پیش پرداخت و بوروکراسی های اداری معمول در بانک مرکزی بستگی دارد، افزود: در حال حاضر از دو مسیر تأمین اعتبار طرح برقی کردن خط آهن تهران - مشهد را پیگیری می کنیم که یکی از آن ها استفاده از تأمین اعتبار چینی ها و دیگری استفاده از منابع صندوق توسعه ملی است. اعتماد ما بیش تر به منابع موجود در صندوق توسعه ملی است اما تمام مکانیزم ها برای استفاده از تأمین اعتبار چینی هم آماده است.

وی با یادآوری این که در مقطع کنونی قرارداد تجاری از طرف شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران با طرف چینی منعقد شده و اقدامات لازم از طرف ایرانی برای پیشبرد طرح نهایی شده است، افزود: امور اسنادی از سوی ایران انجام

شرکت‌های عضو انجمن صنایع حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

 <p>آهن ریل کاران مدیرعامل: حسن منجری پور تلفن: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹ نمبر: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹</p>	 <p>آسیا سیرارس مدیرعامل: منوچهر هادی تلفن: ۰۳۱-۳۶۵۰۵۰۲۶-۸ نمبر: ۰۳۱-۳۶۵۰۴۷۹۸</p>	 <p>ریل سیر کوثر مدیرعامل: محمد مهری تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶ نمبر: ۸۸۶۶۰۹۱۳</p>	 <p>قطارهای مسافری و باری جوپار مدیرعامل: عباس فروتن تلفن: ۴۴۲۸۱۶۱۰ نمبر: ۴۴۲۸۱۶۱۳</p>	 <p>راه آهن حمل و نقل مدیرعامل: محمد رضا کامیاب تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰ نمبر: ۶۶۴۲۱۲۱۶</p>
 <p>توکا کشش مدیرعامل: احمد کریمی پور تلفکس: ۰۳۱۳-۹۵۰۱۹۹۲۸-۹</p>	 <p>توکا ریل مدیرعامل: بهرام پرورش تلفن: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۲ نمبر: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۵</p>	 <p>ترکیب حمل و نقل مدیرعامل: محمد جواد انتظاری تلفن: ۶۶۹۱۳۹۲۸ نمبر: ۶۶۹۱۳۹۲۴</p>	 <p>شرکت خدمات گاز پرسی ایران گاز مدیرعامل: حمیدرضا حدادی تلفن: ۸۸۹۰۰۱۴۱-۷ نمبر: ۸۸۹۰۴۰۵۳</p>	 <p>بهتاش سپاهان مدیرعامل: اصغر ضیایی تلفن: ۰۳۱۳-۶۶۹۲۰۶۵ نمبر: ۰۳۱۳-۶۶۹۴۹۹۴</p>
 <p>QESHM ULTIMATE Container & Logistics Services Co., (LLC) بیکران قشم مدیرعامل: مهرداد داودی تلفن: ۸۸۸۵۰۵۴۲ فاکس: ۸۸۸۵۰۸۷۰</p>	 <p>حمل و نقل چندوجهی سایپالوجستیک مدیرعامل: محمدعلی قادری تلفن: ۴۴۱۸۱۶۱۱ نمبر: ۴۴۵۲۷۸۰۳</p>	 <p>توسعه حمل و نقل بین‌المللی پارسیان مدیرعامل: ناصر بختیاری تلفن: ۸۸۳۰۸۶۹۶ نمبر: ۸۸۸۳۷۶۲۳</p>	 <p>IRISL MTC حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی ج.ا.ا. مدیرعامل: ابوالقاسم پور تیموری تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶۰ نمبر: ۸۸۳۰۳۹۵۳</p>	 <p>حمل و نقل بین‌المللی کشتیرانی برادران مجد پور مدیرعامل: مجید مجد پور تلفن: ۸۸۳۴۷۴۴۷ نمبر: ۸۸۳۰۳۳۴۱</p>
 <p>ریل ابریشم پارس مدیرعامل: میثم نقدی نژاد تلفن: ۸۸۳۲۴۳۳۴ نمبر: ۸۸۳۲۴۳۳۵</p>	 <p>ریل کاران ورسک مدیرعامل: ابراهیم نصیری دهقان تلفن: ۷۷۶۲۴۷۷۰ نمبر: ۷۷۶۴۵۶۸۹</p>	 <p>مدیرعامل: محمد صادق خلفی تلفن: ۸۸۷۰۷۵۷۲ نمبر: ۸۸۷۰۹۶۸۹</p>	 <p>ریل ترابر فجر مدیرعامل: سید احمد مجتبائی تلفن: ۸۸۷۹۷۸۵۶ نمبر: ۸۸۷۷۰۴۵۹</p>	 <p>حمل و نقل ریلی راهوار کویر تلفن: ۸۸۹۶۹۶۷۲ نمبر: ۸۸۹۵۰۸۹۵</p>
 <p>کاروان ریل گلستان مدیرعامل: رحمت‌الله عسکری تلفن: ۰۳۱۳-۶۲۰۴۰۶۶ نمبر: ۰۳۱۳-۶۲۰۴۰۶۶</p>	 <p>شرکت فولادریل توس مدیرعامل: غلامرضا میلانلو تلفکس: ۰۵۱۳-۸۴۴۱۲۹۲-۳</p>	 <p>فولادریل جنوب مدیرعامل: حافظ نظری تلفن: ۸۸۰۴۹۳۰۰ نمبر: ۸۸۰۴۳۲۲۶</p>	 <p>سینا ریل پارس مدیرعامل: ابوالقاسم سعیدی تلفن: ۸۸۸۰۱۸۹۸-۹ نمبر: ۸۸۸۰۱۸۹۸-۹</p>	 <p>سمنت ریل مدیرعامل: امیررضا طاهریان تلفن: ۴۴۱۸۰۱۹۵ نمبر: ۴۸۲۷۹۳۲۹</p>

 <p>ریل تراپر سبا مدیرعامل: محمد جواد فخاری تلفن: ۸۸۴۸۰۰۰۴ نمبر: ۸۸۷۲۴۹۸۹</p>	 <p>راه آهن شرقی بنیاد مدیرعامل: ناصر صوفی تلفن: ۸۸۷۱۱۱۶۳-۹ نمبر: ۸۸۱۰۱۱۷۲</p>	 <p>حمل و نقل بین المللی وانیاریل مدیرعامل: سیدعلی امیر تلفن: ۲۲۰۶۴۳۰۰ نمبر: ۲۲۰۶۴۳۰۱</p>	 <p>شرکت حمل و نقل ریلی رجاء R.A.J.R. TRANSPORTATION CO. حمل و نقل ریلی رجاء مدیرعامل: سیدحسین موسوی نژاد تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰ نمبر: ۸۸۸۳۴۳۴۰</p>	 <p>مهندسی ساختمان و تأسیسات راه آهن (بالاست) مدیرعامل: سیروس جعفری تلفن: ۸۸۹۵۵۸۵۱ نمبر: ۸۸۹۶۳۸۶۸</p>
 <p>راهوار نیرو آریا مدیرعامل: مسعود استاد عظیم تلفن: ۸۸۱۷۰۵۴۶ نمبر: ۸۸۷۴۸۳۱۱</p>	 <p>تجهیزات ناوگان ریلی البرز نیرو مدیرعامل: مجتبی لطفی تلفن: ۸۸۷۰۵۲۹۵ نمبر: ۸۸۵۵۲۸۹۸</p>	 <p>نورالرضا (اصفهان) مدیرعامل: احمدرضا صبری تلفن: ۸۸۰۰۹۳۵-۷ نمبر: ۸۸۹۰۹۷۷۵</p>	 <p>مهتاب سیر جم مدیرعامل: محسن یآوری تلفن: ۸۸۴۸۱۰۴۲ نمبر: ۸۸۴۸۱۰۴۲</p>	 <p>قطارهای مسافری هستیا مدیرعامل: محسن محمدعلی تلفن: ۵۵۱۲۴۹۴۳ نمبر: ۵۵۱۲۵۹۶۵</p>
 <p>حمل و نقل بین المللی خوشنام راه مدیرعامل: سیدمحمود کمالی تلفن: ۸۸۵۲۳۹۹۵ نمبر: ۸۸۵۲۳۹۹۸</p>	 <p>حمل و نقل ریل گستران فیلدار مدیرعامل: علی محمد صادقی تلفن: ۸۸۵۱۴۰۶۵ نمبر: ۸۸۵۱۴۰۷۰</p>	 <p>پیروز حمل و نقل مدیرعامل: یوسف اسکندری تلفن: ۸۸۵۴۵۶۲۶ نمبر: ۸۸۵۴۵۶۲۸</p>	 <p>نماد ریل گستر مدیرعامل: مسعود زحمتکش تلفن: ۸۸۱۴۰۳۲۳-۴ نمبر: ۸۸۱۴۰۳۲۵</p>	 <p>ناوگان ریل الوند نیرو مدیرعامل: ابراهیم پاشنا تلفن: ۸۸۷۲۹۳۲۵ نمبر: ۸۸۷۰۵۱۶۷</p>
 <p>خدماتی بازرگانی نادرکاران فردا مدیرعامل: خانم نادیا خان نجوان تلفن: ۸۸۳۱۲۲۶۶ نمبر: ۸۸۳۱۲۲۶۷</p>	 <p>چرخ ریل راهبر مدیرعامل: حمید محمد ظاهری تلفن: ۵۵۱۲۵۰۸۲ نمبر: ۵۵۱۲۵۰۱۵</p>	 <p>تأمین تراپر سبز (صبا) مدیرعامل: سیدمجید فاضلی تلفن: ۸۸۹۰۱۵۴۹ نمبر: ۸۸۹۰۹۶۴۶</p>	 <p>آهودشت غزال مدیرعامل: علی اکبر همتی آهوئی تلفن: ۷۷۵۰۷۴۷۲ نمبر: ۷۷۵۰۷۴۷۲</p>	 <p>حمل و نقل بین المللی پاکان تراپر مدیرعامل: مهدی اسدیور منفرد تلفن: ۸۸۸۴۴۵۴۵ نمبر: ۸۸۸۲۹۳۳۵</p>
 <p>کمال نقش دانش (کمند) مدیرعامل: کمال الدین سخا تلفکس: ۵۵۸۱۸۸۵۲ صندوق پستی: ۱۶۷۶۵-۳۸۱۳</p>	 <p>سپیدار ریل ایرانیان مدیرعامل: یوسف رودگر تلفن: ۵۵۶۶۴۸۴۶ نمبر: ۵۵۶۶۴۸۴۶</p>	 <p>شهاب سیر غزال مدیرعامل: علیرضا نوری تلفکس: ۵۵۱۲۵۶۰۶</p>	 <p>سیمرغ آهنین مدیرعامل: محمود قیام تلفن: ۵۵۴۶۴۶۰۱ نمبر: ۵۵۶۶۸۵۴۱</p>	 <p>راهبر سیر سمنگان مدیرعامل: سیدحسین هاشمی تلفن: ۸۸۷۹۹۴۴۲ نمبر: ۸۸۸۸۹۰۲۶</p>

اعضای هیات مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

محمدرضا کامیاب
نائب رییس هیات مدیره



سیدحسن
موسوی نژاد
رییس هیات مدیره



محمود قیام
عضو هیات مدیره



ابوالقاسم سعیدی
عضو هیات مدیره و خزانه دار



مجتبی لطفی
عضو علی البدل



عباس فروتن
عضو هیات مدیره



غلامحسین
عبداللهی سروی
دبیر انجمن



همایون اسدی
لنگرودی
بازرس



مهندسی
و بازرگانی راهیان
عصر دایا
مدیرعامل:
مرجان عالیوند
تلفکس: ۶۶۵۶۴۰۶۵



ماربین (قطار سبز)
مدیرعامل: محمود امامی
تلفن: ۸۸۸۴۰۵۲۰
نماینر: ۸۸۸۴۰۳۷۲



راه آهن کیش
R.A.K
مدیرعامل:
پرویز عالیوند
تلفن: ۶۶۹۳۹۴۴۰
فکس: ۶۶۹۱۶۱۸۸



راهبران مشتاق یزد
مدیرعامل:
محمد میر جلیلی
تلفن: ۰۳۵۳-۸۲۶۲۹۰۱
۶۲۹۴۳۱۴
فکس: ۰۳۵۳-۶۲۴۴۴۴۲



سفییر ریل آسیا
مدیرعامل:
محمد خان احمدی
تلفن: ۸۸۸۶۳۱۵۵-۷
نماینر: ۸۸۳۱۳۰۴۳



فولاد ریل دنا
مدیرعامل:
علیرضا احتشامی
تلفن: ۸۸۵۳۹۵۶۱
نماینر: ۸۸۵۳۹۵۶۹



لکوموتیو ریل الوند
مدیرعامل:
محمود خاکپور
تلفن: ۸۸۰۴۸۹۹۲
نماینر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



نرخ مصوب چاپ تبلیغات در نشریه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

از آنجایی که امروزه امر تبلیغات برای کلیه تولیدکنندگان، سازندگان، بهره برداران و سرمایه گذاران از اهمیت ویژه و قابل توجهی برخوردار می باشد و صاحب نظران هزینه های مرتبط با تبلیغات را نوعی سرمایه گذاری محسوب و آن را بعنوان هزینه تلقی نمی نمایند. بر آن شدیم تا در نشریه انجمن که با نام نمای حمل و نقل ریلی منتشر می گردد تعداد محدودی تبلیغات اخذ و آنها را در شمارگان نشریه چاپ کنیم. با توجه به اینکه نشریه انجمن تازه وارد عرصه مطبوعات گردیده و به نوعی جدید و نوپا هست لذا به منظور امکان جذب مخاطبین و مشتریان بیشتر پیشنهاد می گردد تا در صورت تکلیف مراتب در هیئت مدیره انجمن هزینه های تبلیغات در نشریه با رعایت جمیع جهات و با نظرترین قیمت و به شرح ذیل از مشتریان دریافت گردد.

- ۱- چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در پشت جلد نشریه (جلد پایانی) با کاغذ گلاسه با طرح ارگه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۶/۸۰۰/۰۰۰ ریال
- ۲- چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در دوم جلد با کاغذ گلاسه با طرح ارگه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۴/۴۰۰/۰۰۰ ریال
- ۳- چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در سوم جلد با کاغذ گلاسه با طرح ارگه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال
- ۴- چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت یک رو و چهاررنگ در صفحات داخلی نشریه با کاغذ گلاسه و طرح ارگه شده از سوی متقاضی، ۹/۶۰۰/۰۰۰ ریال
- ۵- حضور در صفحات ویژه معرفی شرکت ها در کادر CM 2x5 برای هر نوبت ۲/۵۰۰/۰۰۰ ریال که بصورت اشتراک سالیانه و برای ۶ شماره بطور یکجا دریافت می گردد.
- ۶- چاپ آگهی یک دوم صفحه ۴/۸۰۰/۰۰۰ ریال و چاپ آگهی یک چهارم صفحه ۲/۴۰۰/۰۰۰ ریال هزینه طراحی یک صفحه ۳/۰۰۰/۰۰۰ ریال و هزینه طراحی یک دوم صفحه ۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال می باشد.



دوماهنامه انجمن مستفی شرکت های حمل و نقل ریلی
و خدمات وابسته. شماره ۱۷. تیر ۱۳۹۴

نه‌ای حمل و نقل ریلی

خروج واگن های مسافری
با عمر بالای ۵۵ سال
از آذرماه

سهیم ۱۸ درصدی
حمل و نقل ریلی
از وعده تا عمل

غم نامه هایی که
همواره تکرار می شوند

